







ÅRSREDOVISNING 2020



2020

Kort om LFV 03
GD har ordet 04

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Kort om året 08
Flygåret 10
Uppdrag och styrmodell 11
Prestationsstyrning 12
Huvudmål och resultat/Prestationsmål 14
Transportpolitiska mål 16
Flygsäkerhetsmål 17
Verksamhetsområden 18
— Flygtrafiktjänst 20
— Totalförsvar och robust flygtrafiktjänst 22
— Övrig kommersiell verksamhet 24
— Forskning och Innovation 26
Medarbetare 28
Miljö och hållbarhet 30
Intern styrning och kontroll 32

FINANSIELLA RAPPORTER

Resultaträkning 35
Balansräkning 38
Finansieringsanalys 41
Redovisnings- och värderingsprinciper 42
Noter 46
Investeringar 53
Rapportering enligt prestationsplan 54
Förslag till utdelning 56
Revisionsberättelse 57
Styrelse 60
Koncernledning 62
Fem år i sammandrag 65
Förkortningar och förklaringar 66

LFV ANSVARAR FÖR FLYGTRAFIKTJÄNST FÖR CIVIL OCH MILITÄR LUFTFART

LFV är ett statligt affärsverk som ska tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. LFV ska också verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

LFV är Sveriges ledande aktör inom flygtrafikledning för civil och militär luftfart med tillhörande tjänster, och hanterar under ett normalår dagligen cirka 2 000 flygplan i svenskt luftrum. Under 2020 bedrev LFV i Sverige flygtrafiktjänst vid 17 flygplatser från Kiruna i norr till Malmö i söder och fyra kontrollcentraler. Med cirka 1 100 medarbetare bedrivs ett kontinuerligt flygsäkerhetsarbete på alla nivåer inom LFV, för att kunna hålla en av världens högsta flygsäkerhetsnivåer och göra resandet säkert för alla som befinner sig i svenskt luftrum.

VERKSAMHET

LFV verkar nationellt och internationellt med fyra huvudsakliga verksamhetsområden: flygtrafiktjänst, övrig kommersiell verksamhet, totalförsvar och robust flygtrafiktjänst samt forskning och innovation. 87 procent (89) av omsättningen hänförs till flygtrafiktjänst som bland annat inbegriper flygtrafikledning och tekniska tjänster vid flygplatser. Flygtrafiktjänst finansieras till stor del genom undervägs- och terminalavgifter, som regleras genom av EU fastställda prestationsplaner. EU beslutar också om mål för flygsäkerhet, kapacitet, miljö och kostnadseffektivitet.

LFV har ramanslag för särskilt uppdrag gällande totalförsvar och robust flygtrafiktjänst i alla beredskapslägen. Anslaget disponeras för åtgärder för beredskap och civilt försvar och för investeringar i viss infrastruktur, samt för att tillhandahålla en robust flygtrafiktjänst enligt de krav som ställs på LFV i alla beredskapslägen – även i krig.

AFFÄRSMODELL

LFV-koncernen består av affärsverket, helägda holdingbolaget LFV Holding AB samt dotterföretagen LFV Aviation Consulting AB, Aviseq Critical Communications AB (AVISEQ) och LFV Norway AS samt intresseföretagen Entry Point North AB (EPN) och Saab Digital Air Traffic Solutions AB (SDATS).

LFV Aviation Consulting AB svarar för LFVs internationella konsulttjänster inom civil luftfart. LFV Norway AS bildades 2015 för den norska marknaden, men är vilande. AVISEQ förvärvades i april 2020 och utgörs av det tidigare affärsområdet Aviation & Security inom Eltel-koncernen. De verkar inom kritisk kommunikation och levererar tjänster inom luftfart och säkerhet i hela Sverige där LFV är största kunden. LFV är delägare tillsammans med danska Naviair och irländska IAA i EPN, som levererar utbildning inom flygtrafiktjänst. SDATS ägs tillsammans med Saab och erbjuder helhetslösningar inom flygtrafikledning på distans via en kombination av LFVs operativa kompetens och Saabs ledande teknik och globala organisation.

CERTIFIERINGAR

LFV är certifierad av Transportstyrelsen i enlighet med EU-förordningar vad gäller tillhandahållande av flygtrafik- och flygledningstjänster samt utbildning av flygledningspersonal. LFV är även certifierad enligt ISO-standarder som avser kvalitets- och miljöledning.

MILJÖ

LFV bedriver ett långsiktigt miljöarbete, både i den egna verksamheten genom att påverka val av el, uppvärmning av fastigheter samt genom att skapa bra förutsättningar för kunderna att minska sin miljöpåverkan.

INNOVATION

LFVs forskning- och innovationsverksamhet bedrivs utifrån ett antal strategiska utvecklingsområden med framtida utmaningar i fokus. Forskning och innovation bedrivs i egen regi, men också inom ramen för samarbeten med universitet, andra myndigheter och organisationer. LFV är delaktigt i projekt som utvecklingen av digitalisering, drönare, elflyg, flygtrafikledning på distans och ett moderniserat luftrum.

SAMARBETEN OCH PARTNERSKAP

LFV är med och utvecklar det europeiska luftrummet både inom Sverige och i Europa genom samarbete i organisationer och allianser som bland annat COOPANS, Borealis och SESAR.



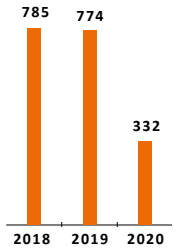
LFV bedriver flygtrafiktjänst från Kiruna i norr till Malmö i söder och via LFVs kontrollcentraler.



3,3

Omsättningen 2020 var 3,3 miljarder kronor. En ökning med 7,8 % jämfört med 2019.

FLYGRÖRELSER
(tusental)





1 142

Antal anställda i LFV affärsverk 2020 var 1 142. En ökning med 1,69 % jämfört med 2019.

ETT ÅR MED STOR PÅVERKAN PÅ LUFTFARTEN

År 2020 blev året som ingen hade kunnat föreställa sig. I början av mars kom de första signalerna om att en pandemi hade börjat få fäste i Sverige och sedan följde konsekvenserna av det slag i slag.

Den djupa krisen förväntas medföra stora strukturomvandlingar inom flygbranschen med stor påverkan på flygtrafiken under lång tid framåt.

Från mitten av mars fick pandemin dramatiska konsekvenser för resandet i allmänhet och flyget i synnerhet. Två dagar efter UD:s avrådan den 14 mars från icke nödvändiga resor till alla länder med anledning av coronapandemin beslutade SAS att pausa merparten av sin verksamhet. Krisen var ett faktum. Andra veckan i april nådde antalet rörelser i svenskt luftrum sin lägsta nivå under pandemin. Därefter gick det sakta uppåt för att stabilisera sig på omkring en tredjedel av fjolårsnivån.

Detta fick naturligtvis konsekvenser för vår ekonomi. LFVs totalresultat efter omvärdering av pensionsskulden är -122 miljoner kronor.

Med en flygtrafik som under våren låg på mycket låga nivåer och den stora osäkerheten kring vilka intäkter vi skulle få, lade vi den 16 april ett varsel som omfattade cirka 500 tjänster, ungefär 40 procent av personalen. I slutet av juni beviljade riksdagen oss ett extra anslag på 900 miljoner kronor för intäktsbortfall. Under hösten klarnade bilden något om vilka intäkter vi kan räkna med och i slutet av året kunde vi dra tillbaka varslet; men risken för uppsägningar är inte avvärjt eftersom vi fortsatt har stora underskott att hantera de kommande åren.

Vi gjorde bedömningen att trafikvolymen på sikt kommer att ligga lägre än före pandemin och anpassade därför verksamheten genom en minskning med cirka 60 tjänster. Efter ett rigoröst arbete klarade vi det utan att behöva säga upp någon, vilket var mycket glädjande. Vi vidtog också en rad ingripande besparingsåtgärder och inledde även omfattande förändringsarbeten för att anpassa verksamheten till den ekonomiska situation som vi bedömer kommer att följa på pandemin.

I mars började vi arbetet med att hantera pandemin, vilket sedan resulterade i att vi etablerade en stab som hanterade de många konkreta frågorna kring pandemin medan koncernledningen fokuserade på arbetet med den allvarliga ekonomiska situation som pandemin orsakade. Vi hade självklart helst varit utan pandemin men konsekvenserna av den har ändå gett oss många erfarenheter av hur vi ska bedriva ett effektivt kris- och stabsarbete i framtiden.

LUFTRUMMET BEHÖVER MODERNISERAS

Luftrummet i Sverige är i behov av en modernisering. I maj 2019 redovisade LFV regeringens uppdrag att genomföra en fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet där vi bland annat pekar på behovet av modernisering liksom att ansvaret för utveckling av det undre luftrummet i dagsläget är otydligt. En fortsatt stark utveckling av drönartrafiken förväntas, vilket är ännu en faktor som kommer att påverka LFVs verksamhet. Hur ansvaret för att hantera denna trafik fördelas och i vilken utsträckning LFV ska engagera sig som utförare av tjänster är viktiga frågeställningar. Såväl när det gäller luftrum som utveckling av tjänster för drönartrafiken är finansieringen av LFVs insatser en avgörande faktor.

Utvecklingen stannar inte av, pandemin och minskat flygande till trots. Luftfartens infrastruktur behöver upprätthållas på samma höga nivå oavsett hur mycket som flygs och det krävs att vi investerar för framtiden.

En ny primärradar i södra Sverige är bara ett exempel på det förstnämnda. I januari 2017 tog dåvarande infrastrukturminister Anna Johansson det första spadtaget för att förvandla den försvarsmaktsägda radarn till en toppmodern anläggning för civilt bruk. Under våren 2021 tas den nya radarn i drift och bidrar till en ökad flygsäkerhet i södra Sverige och över Östersjön.

En investering för framtiden är RTC Stockholm, den nya kontrollcentralen för flygtrafikledning på distans vid de fyra Swedaviaflygplatserna Kiruna, Umeå, Östersund och Malmö. När kontrollcentralen tas i drift innebär det ytterligare ett steg i flygtrafiktjänstens paradigmskifte mot en digitaliserad flygtrafikledning.

STRUKTUROMVANDLINGAR ATT VÄNTA

Den kraftigt minskade trafiken och kraven på kostnadssänkningar är förstås tydliga för vår del. Det finns ett starkt tryck från branschen och EU-kommissionen att kostnaderna för flygtrafiktjänster ska sänkas och allt tyder på att Sverige och LFV kommer att få ytterligare krav att effektivisera verksamheten. Den djupa krisen förväntas medföra stora strukturomvandlingar inom flygbranschen med stor påverkan på flygtrafiken under lång tid framåt. Samtidigt kan resvanor ändras, såväl till följd av coronakrisen som utifrån miljöhänsyn, med långsiktigt bestående effekter på efterfrågan.

Det säkerhetspolitiska läget har successivt skärpts med stärkt fokus på försvar, infrastruktur och cybersäkerhet, vilket får en stor påverkan på LFV med ansvar för att leverera såväl civil som militär flygtrafiktjänst i alla beredskapslägen. Försvarsmaktens och samhällets krav på infrastrukturens tillförlitlighet har ökat, vilket ligger till grund för vårt arbete med en robust flygtrafiktjänst.

När det avser operativ personal blir det en stor utmaning att balansera tillgång och behov mot förändringar i efterfrågan, med hänsyn till kommande pensionsavgångar och långa ledtider i rekrytering och utbildning, så att vi har rätt resurser och tillräcklig kapacitet både

på kort och längre sikt. Även på teknikområdet finns utmaningar kring personella resurser, där vi under flera år haft en konstant brist på specifika kompetenser.

STÄRKT ROLL FÖR EUROCONTROL

På europeisk nivå finns ett missnöje med att Single European Sky, vars syfte är att reformera det europeiska flygtrafikledningssystemet, inte medfört den förväntade utvecklingen mot ett effektivare flyg.

EU vill stärka rollen för Eurocontrol som samordnar flygtrafiken i Europa. Det skulle innebära minskat inflytande för staterna och en centralisering och samordning av infrastrukturen och informationsflödena i det europeiska flygtrafiktjänstsystemet. En utveckling där tjänster centraliseras och tillhandahålls av gemensamma leverantörer kan få stor påverkan på LFV och Sverige eftersom vi har ett integrerat system för civil och militär luftfart. Andra stater har separata system för sitt försvar. Samtidigt kan det finnas möjligheter för LFV att, själva eller tillsammans med andra, bli en kommersiell leverantör av exempelvis informationstjänster.

EN TYDLIGARE ORGANISATION

I början av 2020 inleddes en organisationsförändring inom LFV som fick pausas på grund av pandemin men som till största delen ändå kunde genomföras under verksamhetsåret. Under våren ska omorganisationen vara helt genomförd. Syftet med den nya organisationen är att skapa en ledning med mer fokus på strategiska frågor.

Den 30 april 2020 slutfördes förvärvet av Eltel Networks Infranet ABs affärsområde Aviation & Security och sedan dess är Aviseq Critical Communication AB ett helägt dotterbolag till LFV. Bolaget levererar tekniska drift- och underhållstjänster till flygtrafikcentraler, flygplatser, statliga myndigheter och företag i Sverige. Omvärldsförändringar, det återupptagna totalförsvaret och den nya säkerhetsskyddslagen var viktiga faktorer när vi beslöt att förvärva verksamheten från Eltel.

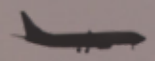
När detta läses är vi en bit in i år 2021. Flygtrafiken har med allra största sannolikhet inte återgått till tidigare nivåer utan vi kommer under överskådlig tid att se betydligt lägre volymer. Oavsett volym kommer LFV att fortsätta att vara garanten för en säker och effektiv flygtrafik i svenskt luftrum.

Ann Persson Grivas
Generaldirektör LFV



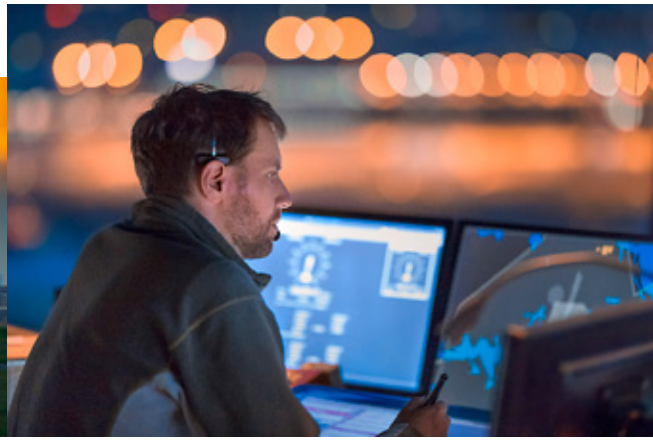


FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE



KORT OM ÅRET SOM GICK





99,9

Punktligheten 2020 var över 99,96% i LFVs leveranser.

-57

Flygtrafiken i svenskt luftrum minskade med 57 % 2020 jämfört med 2019.

TRAFIKÅRET 2020

Flygtrafiken föll till mycket låga nivåer under 2020 på grund av pandemin. Året inleddes med marginella minskningar jämfört med 2019 för att från mars falla kraftigt. Efter bottennoteringar under perioden april till juni med volymer som låg på endast mellan 15 och 22 procent av 2019 års skedde en svag återhämtning från juli. Sedan dess och fram till årets slut stabiliserade sig trafikvolymen på omkring 35 procent av 2019 års nivå.

PANDEMINS PÅVERKAN

Den kraftiga minskningen av trafikvolymerna innebar ett befarat omfattande intäktsbortfall. Kraftig volymminskning tillsammans med osäkerheter i regelverket rörande undervägs- och terminalavgifter medförde stor osäkerhet kring intäkter från den civila flygtrafiken. En rad åtgärder vidtogs med anledning av detta.

I mitten av mars infördes anställnings- och konsultstopp. Det följdes i april av ett varsel om uppsägning av 500 tjänster. Varslet kunde dras tillbaka i december till följd av beslutet i oktober om RP3-regelverket. Den ekonomiska situationen de kommande åren är dock fortsatt mycket ansträngd och därför är risken för uppsägningar på längre sikt inte avvärjt.

EKONOMISKT TILLSKOTT

I juni tilldelades LFV en anslagsram i form av ett tillskott på 900 miljoner kronor för att täcka intäktsbortfall på grund av krisen i flygbranschen.

Kopplat till det ekonomiska tillskottet fick LFV ett regeringsuppdrag att redovisa de kostnadsreducerande åtgärder och det förändringsarbete som görs, för att anpassa verksamheten på kort och lång sikt till LFVs ekonomiska utveckling med anledning av utbrottet av det nya coronaviruset. Uppdraget omfattade också att redovisa en analys av utvecklingen av den civila luftfarten under den kommande treårsperioden och dess effekter på LFVs ekonomiska utveckling och verksamhet. LFV lämnade in en delredovisning av uppdraget i augusti 2020 och slutredovisade i januari 2021.

EU:S PRESTATIONSPLANER

EU:s prestationsplaner för flygtrafiktjänstleverantörer har en stark påverkan på LFVs ekonomi. Målen för den nya referensperioden (RP3) som började 1 januari 2020 skulle ha fastställts under 2020. På grund av pandemin har processen dragit ut på tiden. Nya mål för perioden 2020-2024 på EU-nivå kommer tas fram först under 2021, och slutliga beslut om mål och kostnadsbaser för RP3 väntas i början av 2022. Pandemin förväntas medföra ytterligare krav på kostnadssänkningar.

AVISEQ

Den 30 april 2020 slutfördes förvärvet av Eltel Networks Infranet ABs affärsområde Aviation & Security. Det nybildade bolaget Aviseq Critical Communication AB är ett helägt dotterbolag och en del av LFVs affärsverkskoncern och LFV är bolagets största kund. Bolaget levererar tekniska drift- och underhållstjänster till flygtrafikcentraler, flygplatser, statliga myndigheter och företag i Sverige och är därmed en viktig del av flygets infrastruktur. Bolaget sysselsätter 200 medarbetare och omsätter cirka 200 miljoner kronor. Historiskt sträcker sig bolagets verksamhet inom luftfart tillbaka till 1950-talet.

FLYGTRAFIKLEDNING PÅ DISTANS

Under året har arbetet fortsatt i RTS-programmet (Remote Tower Services), som ska leverera flygtrafikledning på distans från en kontrollcentral på Arlanda till fyra Swedaviaflygplatser. Under 2020 etablerades bildöverföring mellan de fyra flygplatserna Kiruna, Umeå, Östersund och Malmö inför driftsättningen som inleds under 2021. Kontrollcentralen på Arlanda, RTC Stockholm, kan fullt utbyggd hantera flygtrafiken vid 24 flygplatser.

FLYGMÄTNINGSVERKSAMHET

LFV beslutade under 2019 att fasa ut flygmätningstjänsten. I juli 2020 övertog Bromma Air Maintenance AB, BAM, verksamheten. LFV säkerställde inför överlämnandet att det fanns förutsättningar för att fullfölja åtaganden i befintliga kontrakt.





NY PRIMÄRRADAR

Flygtrafikledningen i Malmö har länge haft behov av bättre radarövervakning av delar av Östersjön. En ny primärradar i södra Sverige är färdigställd och klar att tas i bruk under våren 2021.

FLYGLEDARUTBILDNING

En flygledarkurs pausades i slutet av mars på grund av den svåra ekonomiska situationen för LFV och till följd av coronavirusets spridning med tillhörande restriktioner. Det innebar att det för 28 elever blev ett uppehåll i utbildningen från mars fram till mitten av augusti då utbildningen återupptogs. 22 elever examinerades från utbildningen i juni.

EU-FÖRORDNING 2017/373

EU-förordningen 2017/373 syftar till att samordna och förstärka arbetet kring hur EU:s flygtrafiktjänstleverantörer bedriver flygtrafikledning. I princip allt LFV gör inom flygtrafiktjänsten styrs av den nya förordningen som trädde i kraft den 2 januari 2020. Transportstyrelsen utfärdade i slutet av året ett certifikat till LFV som leverantör av flygtrafiktjänst enligt kraven i förordningen 2017/373.

ROBUST FLYGTRAFIKTJÄNST (RF)

Sedan 2018 har LFV ett uppdrag att säkra LFVs förmåga att leverera flygtrafiktjänst oberoende av beredskapsnivå. LFVs program Robust Flygtrafiktjänst (RF) fortsatte under året med GAP-analyser och förmågearbete, olika robusthöjande åtgärder samt investeringar i utrustning och anläggningar för en robust infrastruktur. Arbete inom civilt försvar och annat totalförsvarsarbete har även fortlöpt.

NY ORGANISATION

Sedan 2012 har LFV och Sjöfartsverket drivit GSF, Gemensamma servicefunktioner, för gemensam hantering av bland annat löne- och ekonomiadministration samt receptionist- och resetjänster. Under 2020 avvecklades delar av GSF och återfördes till respektive affärsverk. Kvar i GSF, som tillhör LFV, finns LFVs egen del av servicefunktionerna. Under hösten 2020 genomfördes också en omorganisation inom koncernfunktioner avseende styrande och stödjande funktioner till generaldirektören.

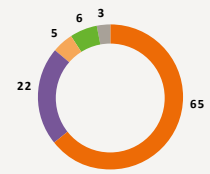
6

Soliditeten var 6 % 2020. En minskning med 2 procentenheter jämfört med 2019.

557

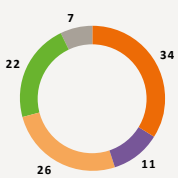
Investeringarna 2020 uppgick till 557 miljoner kronor. En ökning med 12 % jämfört med 2019.

INTÄKTSFÖRDELNING (%)



- Undervägsavgifter
- Intäkter för lokal flygtrafiktjänst
- Övriga kommersiella intäkter
- Övriga intäkter
- Anslag

FÖRDELNING RÖRELSEKOSTNADER (%)

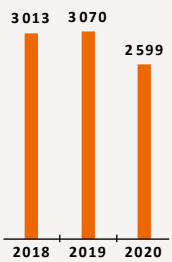


- Lönekostnader
- Sociala avgifter
- Pensionskostnader
- Övriga rörelsekostnader
- Avskrivningar

INTÄKTER (mkr)



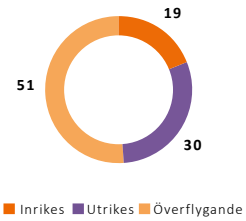
KOSTNADER (mkr)



KRAFTIG MINSKNING AV FLYGTRAFIKEN

Flygtrafiken minskade kraftigt till följd av coronapandemin och från mitten av mars var flygtrafiken mycket begränsad. Antalet flygplansrörelser i svenskt luftrum minskade under 2020 med 57 procent och uppgick till knappt 332 000.

TRAFIKSLAGSFÖRDELNING
(%)



Den överflygande trafiken, utan start eller landning i Sverige, utgör den största delen av totala trafikvolymen och minskade kraftigt till följd av pandemin med -57,1 procent jämfört med 2019 års trafik. Utrikestrafiken minskade med 63,9 procent och inrikestrafiken med 50,9 procent under 2020.

Året började med relativt små minskningar under årets första två månader, vilket var i linje med utvecklingen under slutet av 2019 och enligt förväntan. Från mitten av mars började pandemin drabba Europa vilket fick omedelbara konsekvenser för den europeiska flygtrafiken. Gränser stängdes och flygtrafiken avtog kraftigt. Flygtrafikvolymerna var som lägst i april då nivån var drygt 15 procent av 2019. Därefter har trafiken återhämtat sig något och har under andra halvåret legat på en nivå av ungefär 35 procent jämfört med 2019.

Likaså har antal service units minskat kraftigt, 56,1 procent. Service units är en enhet som utgörs av en kombination av antal flygningar, luftfartygets vikt och flugen sträcka. Service units är underlag för undervägsavgifterna, den avgift som betalas av flygbolagen som trafikerar luftrummet. Även andra flygtrafiktjänstaktörer, myndigheter och svenska flygplatser finansieras via undervägsavgifterna. Sverige finansierar i högre grad än andra länder även lokala flygtrafiktjänster genom undervägsavgiften.

FLYGTRAFIKENS UTVECKLING

Flygbranschen har drabbats hårt av pandemin och står inför stora utmaningar. Det är inte osannolikt att pandemin efterföljs av en lågkonjunktur och lägre efterfrågan på flyg, inte minst hos affärsresenärer som vant sig vid andra mötesformer, och att flygbolag går i konkurs eller omstruktureras vilket kan öka osäkerheten kring utvecklingen ytterligare. Dessutom finns fortsatt frågan om flyget och miljön som är en viktig faktor för utvecklingen. Det finns en samsyn bland bedömare om att krisen kommer att vara djup och utdragen. Däremot skiljer sig bedömningarna om hur snabbt flygtrafiken kommer att återhämta sig, upp till vilka nivåer och frågan är om det kommer att vara lika mycket flygtrafik i framtiden.

LÅNGSIKTIG TREND

Den långsiktiga trenden i Europa är att trafiken på korta flygsträckor minskar i takt med utbyggnad av höghastighetståg. Samtidigt påverkar tillväxten i Asien utvecklingen av antalet överflygare i framförallt Österuropa positivt. Även Sverige har under de senaste årtiondena påverkats av denna utveckling då en betydande del av Asientrafiken berör den sydöstra delen av svenskt luftrum.



Det finns mycket som talar för en fortsatt stark ekonomisk utveckling i Asien som påverkar utvecklingen av den överflygande trafiken.

Flygbolagen planerar för kortaste rutt och lägsta bränsleförbrukning. LFV erbjuder flygbolagen raka och effektiva flygvägar över Sverige. Det, tillsammans med en under normala förhållanden trängsel i det europeiska luftrummet och en generell ökning av flygtrafiken globalt, talar för att detta är en utveckling som kommer att fortsätta. Det sker också ett utbyte av flygplansflottor i många flygbolag, mot färre, större och mer bränslesnåla flygplan. Detta ger samma passagerarkapacitet med färre flygplan vilket i sin tur kan innebära fler flygresor men färre avgångar.

REGELVERKEN SOM STYR LFV

LFV navigerar fram genom ett stort antal komplexa regelverk, där såväl internationella bestämmelser och konventioner som nationella regler, styr och reglerar den verksamhet som bedrivs.

LFV SOM MYNDIGHET

LFV är ett av tre statliga affärsverk. Affärsverken är liksom förvaltningsmyndigheterna en del av staten och styrs genom ett antal undantag från och tillägg till det regelverk som gäller för förvaltningsmyndigheter generellt. Affärsverken utmärker sig framförallt av att de bedriver affärsverksamhet och har en större ekonomisk självständighet än förvaltningsmyndigheterna. LFV får till skillnad från andra statliga myndigheter, efter regeringens godkännande, bilda bolag.

LFV har att följa såväl nationella upphandlingsregler som EU:s regelverk kring konkurrens och statsstöd.

LFV – LEVERANTÖR AV FLYGTRAFIKTJÄNST

Flygsäkerheten är av central betydelse för LFVs verksamhet. Flygtrafik är till sin natur inte bunden av nationsgränser utan rör sig utan fysiska hinder mellan nationer och kontinenter. Dock finns nationsgränser även i luftrummet ovanför landgränserna. För att underlätta för lufttrafiken skapades tidigt en global samordning och styrning av flygtrafiktjänsterna. Sverige ratificerade år 1946 Chicagokonventionen som utgör grunden för ICAO (International Civil Aviation Organization). De länder som undertecknar konventionen blir medlemmar i ICAO. Chicagokonventionen reglerar medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter, regler för införande av internationella standardbestämmelser och rekommendationer av teknisk och flygoperativ natur. ICAO fastställer normer och rekommendationer som vägleder medlemsstaterna vid utformning av författningar. Syftet är att säkerställa likformighet mellan nationella bestämmelser och internationella normer. ICAO utfärdar normer och rekommendationer som bilagor (annex) till Chicagokonventionen.

EU styr LFVs verksamhet genom förordningar och direktiv på flygtrafiktjänstens område. EU:s förordningar är direkt tillämpliga som lag medan direktiv ska implementeras genom nationell lagstiftning som ska uppfylla de krav som framgår av direktivet. Flertalet av de svenska lagar, förordningar och föreskrifter som reglerar flygtrafiktjänsten har sin grund i EU-lagstiftning.

Enligt ramförordningen 549/2004 för inrättande av ett gemensamt luftrum inom EU (Single European Sky), ska tillämpningen av förordningen inte påverka medlemsstaternas överhöghet över sitt luftrum eller medlemsstaternas krav i fråga om allmän ordning eller säkerhet samt försvarsfrågor. Andra luftrumsfrågor ligger dock inom EU:s mandat att besluta om. EU har till exempel beslutat om en gemensam ordning för certifiering av flygtrafiktjänsteleverantörer (förordning 550/2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet). För att bli certifierad måste de krav som uppställs i förordning 2017/373 vara uppfyllda. LFV är certifierad flygtrafiktjänsteleverantör i enlighet med dessa regleringar.

LFV får en stor del av sina intäkter från luftrumsbrukarna enligt det prestations- och avgiftssystem som regleras i EU:s förordning 2019/317. I pandemins spår har dock detta regelverk delvis satts ur spel. När förordningen beslutades kunde ingen förutspå de stora variationer i antalet luftrumsrörelser som har setts under 2020 jämfört med föregående år. Mot bakgrund av detta har ett nytt tillfälligt regelverk arbetats fram och beslutats om i mitten av oktober 2020, som bland annat innebär att avgifterna år 2020 och 2021 särregleras.

CIVIL-MILITÄR INTEGRATION

LFVs verksamhet är civil-militärt integrerad och LFV är ensam leverantör av flygtrafiktjänster till Försvarsmakten i alla beredskapslägen och till det statliga flygplatsbolaget Swedavia. LFV är vidare en bevakningsansvarig myndighet vilket innebär att LFV, tillsammans med andra sådana myndigheter, har ett särskilt ansvar för krisberedskap i Sverige.

LFV ska därför följa flera nationella lagar, förordningar och föreskrifter som reglerar totalförsvaret samt regelverk som styr kris- och beredskapsfrågor. Mot bakgrund av LFVs roll i Sveriges totalförsvar ställer LFV höga säkerhetsskydds- och informationssäkerhetskrav på såväl den egna verksamheten som på underleverantörer. En ny säkerhetsskyddslag trädde i kraft under 2019. Den ställer höga krav på LFV då verksamheten är av betydelse för Sveriges säkerhet, inte minst som LFV är med ensamrätt leverantör till Försvarsmakten.

BESVARADE REMISSER 2020

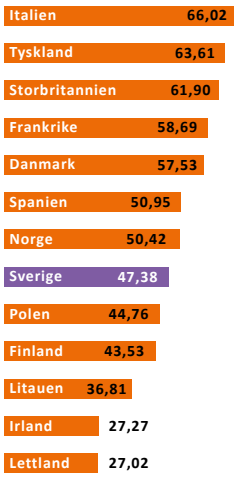
LFV ska i egenskap av förvaltningsmyndighet besvara remisser från regeringen. Remisser från andra myndigheter, EU-organ med flera kan LFV välja att besvara, för att på så sätt vara med och påverka regelutvecklingen inom området. Dessa remisser handläggs av den enhet som remissen huvudsakligen berör. Under 2020 besvarade LFV ett 50-tal remisser inom en mängd olika områden.

Flertalet av de svenska lagar, förordningar och föreskrifter som reglerar flygtrafiktjänsten har sin grund i EU-lagstiftning.

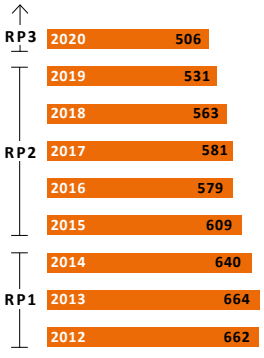
PRESTATIONSPLANERNA STYR VÅRA MÅL

Inom EU finns en omfattande reglering av flygtrafiktjänster. EU fastställer också mål för flygsäkerhet, kapacitet, miljö och kostnadseffektivitet genom femåriga prestationsplaner.

UNDERVÄGSAVGIFTER 2020
URVAL AV EUROPAS LÄNDER
(euro/service unit)



UNDERVÄGSAVGIFTER SVERIGE
(kr/service unit)



EU:s reglering av flygtrafiktjänster omfattar bland annat certifieringskrav, krav på teknisk harmonisering och bildande av funktionella luftrumsblock över nationsgränserna. EU-kommissionen fastställer också så kallade prestationsplaner med mål för flygsäkerhet, kapacitet, miljö och kostnadseffektivitet. EU:s prestationsplaner syftar till att:

- behålla eller förbättra flygsäkerheten oberoende av trafikökningar
- minska varje flygnings miljöpåverkan
- öka kapaciteten i luftrummet och minska förseningar,
- sänka kostnaderna för flygtrafikledning

För Sveriges del omfattar målen en route och terminaltjänsten vid Stockholm Arlanda Airport. För den första referensperioden, RP1 2012–2014, uppnådde LFV samtliga mål. För den andra referensperioden, RP2 2015–2019, har LFV uppnått flertalet mål. Uppdaterad återrapportering av måluppfyllelsen finns på sida 54–55.

REFERENSPERIOD 3

År 2020 var det första året i den tredje referensperioden, RP3. I början av 2020 presenterades förslag till beslut gällande prestationsplaner av EU-kommissionen. Sverige och flertalet andra stater föreslogs inte bli godkända på grund av att planerna inte ansågs bidra tillräckligt till målen för kostnadseffektivitet.

När coronapandemin visade sig slå väldigt hårt mot flyget inledde EU en översyn av regelverket rörande RP3. Efter att olika förslag varit på remiss, och flera försök till beslut i Single Sky Committee, fattade EUs Appeal Committee beslut i oktober 2020 om ett regelverk för att hantera situationen, EU 2020/1627 (undantagsåtgärder för den tredje referensperioden 2020–2024 av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet med anledning av pandemin). Detta regelverk innebär att nya EU-mål ska tas fram och beslutas våren 2021, varefter reviderade prestationsplaner ska skickas till EU i oktober 2021 och beslutas i början av 2022.

I de nya planerna ska åren 2020 och 2021, vad gäller kostnader och avgifter, slås samman och ses som en enhet. Kostnadsmålet för dessa år ska beakta faktiska kostnader. Då den nya planen baseras på nya trafikprognoser och kostnadsunderlag kommer trafikriskdelningen få en begränsad påverkan under inledningen av referensperioden, åren 2020–2021. Leverantörer av flygtrafiktjänst ska även särskilt rapportera vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av pandemin.

Nya preliminära underlag för RP3 har lämnats till Transportstyrelsen hösten 2020 och LFV har medverkat under året vid de konsultationer som Transportstyrelsen har arrangerat. Mål för RP3, det vill säga för 2020–2024, finns därmed ännu inte framtagna eller fastställda. I det följande kommenteras ändock kortfattat utvecklingen under 2020 inom respektive målområde.

FLYGSÄKERHET

Under den tredje referensperioden kommer flygsäkerhetsmålen att följas upp via enkäter där säkerhetsledningssystemet följs upp utifrån flygsäkerhetskultur och dels övriga delar i flygsäkerhetssystemet. Enkäten avseende de föreslagna målen för RP3 har kommit, men rapportering görs först under våren 2021 och utfall rapporteras till EU först 1 juni 2021 varför något utfall inte finns att rapportera.

MILJÖ

Även nyckeltalet avseende miljö har haft ett utfall väl under tidigare år i och med den den låga flygtrafiken, miljömålet mäts som avvikelse mellan rakaste flygsträcka och faktiskt flugen sträcka. Utfallet 2020 uppgick till 1,03 procent (utfall 2019 1,25).

KAPACITET

I och med den låga trafikvolymen under året har flygtrafiken kunnat bedrivas med hög tillgänglighet. 99,96 procent av flygningarna en route i svenskt luftrum under 2020 kunde genomföras utan några förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten. Även kapaciteten för terminal Arlanda låg på en hög nivå 2020. Den genomsnittliga förseningen i det svenska luftrummet uppgick till 0,01 (0,07) minuter per flygning.

KOSTNADSEFFEKTIVITET

Genom systemet regleras undervägs- och terminalavgifterna vid Stockholm Arlanda Airport. Sammantaget svarar dessa avgifter för cirka 70 procent av LFVs omsättning. Undervägsavgifterna finansierar, utöver den flygtrafiktjänst en route som utförs vid kontrollcentralerna och tillhörande infrastruktur, även bland annat flyginformationstjänst och en betydande del av den lokala flygtrafiktjänst som utförs från flygplatsernas kontrolltorn och terminalkontroller.

Till följd av sänkt ränta har pensionsskulden och kostnaderna ökat kraftigt under 2020. Detta uppvägs delvis av de kostnadsminskningar som genomförts med anledning av coronakrisen. LFVs uppdrag är att upprätthålla en infrastruktur och tillgänglighet i luftrummet och möjligheterna att kortsiktigt anpassa kostnaderna till svängningar i flygtrafikvolymen är mycket begränsade.

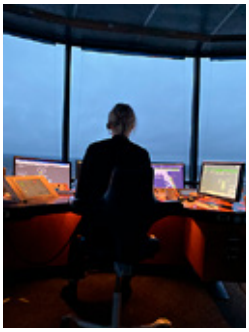


0,01

Den genomsnittliga förseningen i det svenska luft rummet uppgick till 0,01 (0,07) minuter per flygning.

FYRA PERSPEKTIV OCH TIO HUVUDMÅL

Mål- och resultatuppföljningen har under året påverkats till följd av förändringen i flygtrafiken och möjligheterna att genomföra aktiviteter med anledning av coronapandemin. Den löpande uppföljningen under året har dock till övervägande del följt normala rutiner.



Den operativa verksamheten påverkades i hög grad av coronapandemin. Den flygtrafik som förekom hanterades i princip utan några förseningar och samtliga mål i fråga om förseningar och miljöeffektivitet uppnåddes med marginal.

VERKSAMHETSPLAN 2020–2024

LFV har en övergripande verksamhetsplan med huvudmål, delmål och aktiviteter. Varje enhet har en verksamhetsplan som stödjer de övergripande målen. Månadsvis sker uppföljning av relevanta nyckeltal och kvartalsvis rapporteras utfall och genomförda aktiviteter för att nå målen.

Normalt är mål och aktiviteter kopplade till de femåriga referensperioder som beslutas av EU-kommissionen och de mål som regeringen sätter upp för verksamheten. EU-kommissionen har ännu inte beslutat några mål för referensperioden 2020–2024 (RP3).

KOMMENTARER TILL DE FYRA PERSPEKTIVENS HUVUDMÅL

Kund och försäljning

Fokus på de kommersiella affärerna internationellt ligger i LFVs intressebolag; Entry Point North AB och Saab Digital Air Traffic Solutions AB. Under föregående år fattades beslut att inte aktivt bearbeta den internationella marknaden via dotterbolaget LFV Aviation Consulting AB. Ansvaret för försäljning och leverans nationellt har de operativa enheterna.

Under året har förvärv skett av dotterbolaget AVISEQ, (tidigare affärsområde Aviation & Security inom Eltel-koncernen). AVISEQ verkar inom kritisk kommunikation och levererar övervakning och tekniska underhållstjänster inom luftfart och säkerhet till kontrollcentraler, flygplatser, statliga myndigheter och företag i Sverige.

Kultur och medarbetare

Perspektivet kultur och medarbetare utmanades särskilt under året på grund av den coronapandemin. Det innebar nya krav och anpassningar för hela organisationen. Anpassningar av tjänsteställen, restriktioner när det gäller till exempel tillträde till lokaler, besökare och resor, omställning till digitala möten och till arbete så långt möjligt på distans. Ledare och medarbetare arbetade med att säkra en smittfri arbetsmiljö. Att bibehålla och utveckla kompetenser var fortsatt också viktigt men samtidigt utmanande under den rådande omständigheter med pandemin.

LFV tvingades under våren varsla om uppsägningar på grund av ekonomiska konsekvenser till följd av pandemin. Övertalighet kunde hanteras genom förebyggande åtgärder och ingen medarbetare har behövts sägas upp. Varslet drogs tillbaka i december 2020.

Under året startade ett projekt kring rättvisekultur, Just Culture, vilket är en mycket viktig del i LFVs flygsäkerhetskultur. Projektets syfte var att analysera, utvärdera, stärka och följa upp rättvise- och säkerhetskulturen inom LFV för att bibehålla en hög flygsäkerhetsnivå.

Verksamhet och leverans

Flygbranschen och LFVs verksamhet har under året präglats av låga trafikvolymer till följd av pandemin.

Flygsäkerhetsläget är gott och samtliga flygsäkerhetsmål har uppnåtts. Den flygtrafik som förekommit har i princip hanterats utan några förseningar och samtliga mål kopplade till förseningar och miljöeffektivitet uppnås med marginal. Nyckeltalen avseende produktivitet påverkas på motsatt sätt och målen har inte kunnat uppnås med nuvarande trafikvolymer.

Sedan den 2 januari 2020 har alla flygtrafiktjänstleverantörer i Europa ett nytt regelverk att förhålla sig till. I princip allt som görs inom flygtrafiktjänst och flygledningstjänst styrs av förordning (EU) 2017/373. Förordningen syftar till att samordna och förstärka arbetet kring hur EU:s utövare av flygtrafik- och flygledningstjänst ska bedriva sina tjänster. Ett intensivt arbete bedrevs under året för att LFV skulle leva upp till kraven enligt förordningen, och LFV fick erforderlig certifiering från Transportstyrelsen.

Under året inledes ett arbete med att utveckla effektiviteten i det övre luftrummet. Utvecklingsarbetet syftar till att dels minska flygets miljöpåverkan, dels öka produktiviteten i flygtrafiktjänsten.

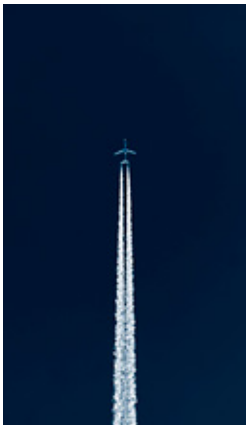
Sedan den 1 september 2020 har ansvaret för LFVs totalförsvarsfrågor och arbetet med robust flygtrafiktjänst samlats organisatoriskt i en ny enhet. Detta syftar, tillsammans med andra åtgärder, till att förbättra styrning och uppföljning, samordna och säkerställa genomförandet av dessa uppgifter.

Investeringarna uppgår till 557 mkr, varav nyinvesteringar 529 mkr och vidmakthållande av befintliga investeringar 28 mkr. Av nya investeringar är 236 mkr inom verksamhetsområdet Totalförsvar och Robust Flygtrafiktjänst. Utfallet är högre än föregående år, men lägre än budget. För den totala projektverksamheten är, utöver effekter av restriktioner och förseningar från leverantörer på grund av coronapandemin, också resursbrist och otillräcklig intern styrning förklaringar till att förseningar uppstår. Under året har därför såväl en ny portföljstyrningsprocess introducerats som ett antal andra förbättringsaktiviteter vidtagits inom projektverksamheten.

Ekonomi

LFV ska över tid öka kostnadseffektiviteten för att uppfylla de krav som ställs såväl av EU, inom ramen för prestationsplanesystemet, och kunderna, som genom

HUVUDMÅL 2020	
KUND OCH FÖRSÄLJNING	LFVs varumärke ska uppfattas attraktivt och intressant av kunder, intressenter och potentiella medarbetare. LFV ska leverera attraktiva och lönsamma produkter och tjänster till reglerad verksamhet samt dotterbolag och i mån av resurstillgång till övriga nationella flygplatser. LFV ska med flygsäkerhet som fundament ha ett ledarskap och medarbetarskap som utmärks av kundfokus och affärsmässigt agerande.
KULTUR OCH MEDARBETARE	LFV ska vara en attraktiv arbetsgivare där medarbetarnas kompetens utvecklas utifrån kund- och intressentbehov. LFV ska arbeta proaktivt för att kontinuerligt utveckla flygsäkerhet. LFV ska upprätthålla mål från EU:s prestationsplan gällande förseningar.
VERKSAMHET OCH LEVERANS	LFV ska bidra till att utveckla flygtrafiktjänst och luftrum för att minska flygets utsläpp, använda energieffektiva lösningar i våra anläggningar samt som anställd agera för att minska miljöpåverkan från verksamheten. LFV ska förstärka konkurrenskraften genom att förbättra arbetssätt, processer och innovationsförmåga. LFV ska planera för sin beredskap inom ramen för det civila försvaret och leverera flygtrafiktjänst i alla beredskapslägen.
EKONOMI	LFV ska uppfylla ägarens ekonomiska mål.



Under året inleddes ett arbete med att utveckla effektiviteten i det övre luftrummet.

regeringens ekonomiska mål i enlighet med årliga regleringsbrev. I och med att mål för RP3 inte har satts av EU med anledning av pandemin finns det inte heller något mål för 2020.

Regeringens mål är att räntabiliteten på eget kapital ska uppgå till 4 procent över en konjunkturcykel och att soliditeten långsiktigt ska vara minst 15 procent. Regeringens mål uppnåddes inte 2020.

I juni fattade riksdagen beslut om ett tillskott till LFV i form av ett ramanslag om 900 mkr att disponera för intäktsbortfall under 2020 med anledning av utbrottet av det nya coronaviruset. Regelverket och förutsättningar för RP3 och luftfartsintäkter har klarnat något under hösten, även om läget är ovisst tills dess mål och kostnadsbesparingar för RP3 har godkänts av EU-kommissionen 2021/22. Intäktsbortfall för 2020 i undervägs- och terminalintäkter har beräknats till 8 mkr, och en anslagsintäkt motsvarande detta belopp har redovisats.

Årets resultat uppgår till 672 mkr, vilket är i nivå med budget. Totalresultat efter omvärdering av pensionsskulden på grund av ändrade beräkningsgrunder uppgår till -122 mkr. Sammanfattningsvis är rörelseintäkterna 172 mkr lägre än budget och rörelsekostnaderna 195 mkr lägre än budget.

LFV EN VIKTIG DEL I FLYGINFRASTRUKTUREN

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

LFV ska enligt förordningen (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Flyget spelar en viktig roll för att göra det möjligt 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 en väl fungerande flyginfrastruktur.

Till funktionsmålet, som handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter, bidrar LFV genom att tillhandahålla säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst över hela landet vilket är en förutsättning för den tillgänglighet flyget ger.

Till hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa, bidrar LFV genom att erbjuda säkra flygtrafiktjänster där största möjliga miljöhänsyn tas. LFVs flygsäkerhetsarbete syftar till att LFV inte ska bidra till att någon skadas allvarligt eller omkommer.

Genom att optimera flygvägar och trafikflöden bidrar LFV till att minska flygets miljöpåverkan. LFV spelar en aktiv roll i det arbete som pågår för att utveckla det europeiska flygtrafiktjänstsystemet. Pandemin har inneburit kraftigt minskade trafikvolymer, men den långsiktiga trenden har varit ökningar, och flygtrafiken kommer sannolikt att återhämta sig i ett längre perspektiv, vilket innebär att stora trafikvolymer ska kunna hanteras samtidigt som målen om ökad flygsäkerhet, reducerade enhetskostnader och minskad miljöpåverkan ska kunna uppnås.

Pandemin har inneburit kraftigt minskade trafikvolymer, men den långsiktiga trenden har varit ökningar, och flygtrafiken kommer sannolikt att återhämta sig i ett längre perspektiv.



FLYGSÄKERHET PÅ ALLA NIVÅER

Flygsäkerhet är LFVs viktigaste prioritet. Det bedrivs ett strukturerat flygsäkerhetsarbete och alla medarbetare har ett ansvar gällande roller, mandat och uppdrag. Flygsäkerhetsarbetet genomsyrar hela organisationen på alla nivåer.

LFV når de uppsatta flygsäkerhetsmålen och bidrog inte till någon flygsäkerhetsrelaterad händelse som medfört att människor skadats allvarligt eller omkommit.

Flygsäkerhetsarbetet är en naturlig del i den dagliga verksamheten men också i det mer långsiktiga strategiska arbetet. LFV satsar på proaktiva insatser med fokus på ett organisatoriskt lärande; att inte bara lära av det som har gått fel utan även av situationer och händelser som har gått bra. Händelserapportering följs upp och bidrar till fortsatt lärande.

LFV har i samband med implementering av EU-förordningen 2017/373 tagit fram ett uppdaterat flygsäkerhetsledningssystem, som alla medarbetare har utbildats i. Förordningen ställer nya krav på hur LFVs certifierade tjänster ska utövas. Det har fört med sig att ett stort antal processer och rutiner har uppdaterats eller tagits fram. LFV har inrättat tre processteam för att samordna och harmonisera de nya processerna för ändringshantering, flygsäkerhetsbedömning och händelseutredning.

FOKUSOMRÅDEN

LFV arbetar strukturerat med flygsäkerhet inom följande fokusområden:

- rullbaneintrång
- separationsunderskridanden
- drönare
- luftrumsintrång
- flygning utan transponder
- fel i teknisk utrustning

Ett exempel: I arbetet med rullbaneintrång utgår LFV bland annat från European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPPRI V3.0) och ICAOs Manual on the Prevention of Runway Incursions. I juni publicerades en ny repetitionsutbildning i LUVIT i ämnet: ”Onormala händelser, nöd/ Runway Incursion”. Vid Visby flygplats har LFV tillsammans med Swedavia vidtagit ett antal åtgärder för att minska antalet rullbaneintrång.

VÅR ORGANISATION FÖR FLYGSÄKERHET

Flygsäkerhet utgör grunden för LFVs verksamhet med ett ansvar som sträcker sig från LFVs styrelse till generaldirektören och koncernledningen ut till varje operativ enhet och dess medarbetare. Alla i LFV ska ha kännedom om flygsäkerhet och att det är högsta prioritet samt hur det egna arbetet kan påverka flygsäkerheten.

LFVs Flygsäkerhetskommitté styr och följer upp flygsäkerhetsmål och är beslutande organ för flygsäkerhetsrelaterade samarbeten och inriktningen av LFVs långsiktiga och strategiska arbete inom flygsäkerhet. Inom varje operativ enhet finns särskilt ansvariga för flygsäkerhetsarbetet. Alla i operativt arbete har ansvar för flygsäkerheten kopplat till tjänsten de utför. Briefing och debriefing före och efter ett arbetspass är också en del av flygsäkerhetskulturen.

I flygsäkerhetsarbetet samverkar LFV kontinuerligt med framför allt Transportstyrelsen, Statens Haverikommission och Försvarsmakten, men även med övriga utövare av flygtrafiktjänst, Swedavia och andra flygplatsägare. Samarbetet har utvecklats under året med målsättningen att fortsätta att förbättra flygsäkerheten.

EU-FÖRORDNING 2017/373

Arbetet inom LFV för att leva upp till kraven enligt EU-förordningen 2017/373 är nu genomfört. Det har inneburit ett intensivt arbete för att säkerställa att LFV arbetar enligt det nya regelverket. Transportstyrelsen har under 2020 genomfört ett antal riktade verksamhetskontroller för att verifiera att LFV uppfyller kraven i förordningen.

Transportstyrelsen utfärdade i slutet av 2020 certifikat som leverantör av flygtrafiktjänst enligt förordningen (EU) 2017/373 för LFV, vilka ersätter tidigare certifikat.

RAPPORTERING OCH RÄTTVISEKULTUR

En mycket viktig del i LFVs flygsäkerhetskultur är också rapporteringsvilja och en rättvisekultur, Just Culture. I en organisation med Just Culture känner sig medarbetarna trygga med att rapportera fel och avvikelser, även sådana där ens eget agerande kan ha påverkat händelseförloppet, och det som rapporteras används i lärande syfte. Ett projekt bedrevs under året med syfte att analysera, utvärdera, stärka och följa upp rättvise- och säkerhetskulturen inom LFV. Projektet analyserade nuläget, vilket omfattade en orsaksanalys för att klarlägga vad som ligger till grund för de fem indikatorerna för Just Culture. De rekommendationer som projektet tog fram ska stärka LFVs rättvise- och säkerhetskultur och bibehålla en hög nivå.

LFVs händelserapportering ligger fortsatt på en hög nivå, vilket främjar ett proaktivt flygsäkerhetsarbete.

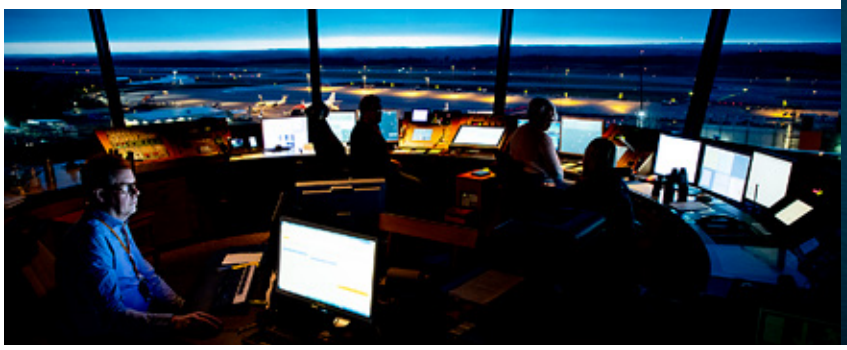
FLYGSÄKERHETSSAMARBETE INOM EUROPA

LFV deltar i det europeiska flygsäkerhetsarbetet genom bland annat Eurocontrol och CANSO. Inom dessa organisationer, där LFV ingår i ett flertal arbetsgrupper för bland annat flygsäkerhet, sker samverkan mellan deltagarna när det gäller utveckling och spridning av goda exempel samt utveckling av EU:s regelverk, i dialog med den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten EASA. Den snabba utvecklingen inom drönarområdet är ett exempel på områden där LFV bidrar.

2017/373

EU-förordningen som sedan 2 januari 2020 styr hur LFV bedriver flygtrafiktjänst.

FYRA VERKSAMHETSOMRÅDEN





87

Flygtrafiktjänstens andel är 87% av LFVs omsättning 2020.

LFVs uppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. LFV ska också verka för att de transportpolitiska målen nås. Affärsverket LFV erbjuder flygtrafiktjänster nationellt och internationellt. Under 2020 bedrev LFV i Sverige flygtrafiktjänst vid 17 flygplatser från Kiruna i norr till Malmö i söder och fyra kontrollcentraler.

VERKSAMHETSOMRÅDEN

LFVs verksamhet delas in i fyra huvudsakliga verksamhetsområden: Flygtrafiktjänst, Övrig kommersiell verksamhet, Totalförsvar och robust flygtrafiktjänst samt Forskning och innovation. Nästan 90 procent av omsättningen hänförs till flygtrafiktjänst. Merparten av omsättningen hänförs till tillhandahållandet av tjänster och försäljning av produkter på den nationella marknaden.

FLYGTRAFIKTJÄNST

Flygtrafiktjänst är LFVs rörelsegren. Flygtrafiktjänst står för 87 (89) procent av LFVs totala omsättning (2019 är exklusive koncerninterna mellanhavanden mellan affärsverket och NUAC HB). Flygtrafiktjänst omslöt under 2020 totalt 2 893 mkr (2 271).

Flygtrafiktjänst utgörs huvudsakligen av flygtrafikledningstjänster. I området ingår CNS-tjänster, flyginformation och väderpresentation. Tjänsterna utförs såväl för civil som militär flygtrafik. Kunderna utgörs av flygbolag och flygoperatörer som trafikerar det svenska luftrummet, Försvarsmakten samt statliga, kommunala och privatägda flygplatser. Verksamheten omfattar de flygtrafiktjänster som tillhandahålls i det övre luftrummet, en route, från kontrollcentralerna i Stockholm och Malmö.

Vidare omfattas flygtrafiktjänster i flygplatsernas kontrollzoner och terminalområden, det vill säga området på och direkt i anslutning till flygplatserna, samt under in- och utflygning från flygplatsernas kontrolltorn och fristående terminalkontrollcentraler samt en kontrollcentral för fjärrstyrd flygtrafikledning. För detta används LFVs infrastruktur i form av kontrollcentraler, radarstationer, navigationshjälpmedel, operativa system med mera. På flygplatserna utförs tjänsten från, av flygplatserna tillhandahållna, flygledartorn och utrustning.

Flygtrafiktjänst finansieras i huvudsak genom undervägsavgifter 77 (73) procent, ersättning från Försvarsmakten 12 (15) procent samt ersättning för verksamhet vid civila flygplatser 11 (12) procent. Undervägsavgifter finansierar flygtrafiktjänster i det övre luftrummet samt även delvis flygtrafiktjänster vid in- och utflygning och på flygplatserna. Undervägs- och terminalavgifterna regleras genom EU-regelverk.

Den övervägande delen av flygtrafiktjänsten bedrivs med ensamrätt på en reglerad marknad. Det gäller flygtrafiktjänster i det övre luftrummet samt tjänster som utförs åt Försvarsmakten och Swedavia. Mindre än 1 (1) procent av omsättningen för flygtrafiktjänst hänförs till den konkurrensutsatta delen av marknaden i Sverige och internationellt.

ÖVRIGA KOMMERSIELL VERKSAMHET

Omsättningen för den kommersiella verksamheten uppgick till 257 mkr (130), vilket motsvarar 8 (5) procent av LFVs totala omsättning.

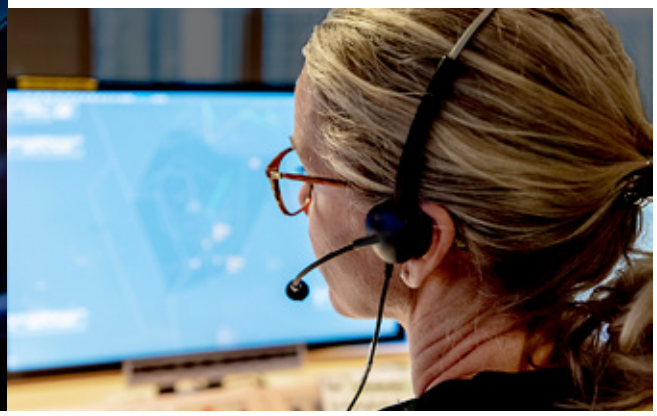
Övrig kommersiell verksamhet omfattar bland annat uthyrning av flygledare, luftrumstjänster, tekniska tjänster, miljötjänster och utbildning. LFV erbjuder teknisk och operativ specialist- och utredningskompetens samt flygsäkerhetsexpertis. Genom dotterföretag erbjuds drift- och underhållstjänster och tjänster inom security-området som övervakning och kritisk kommunikation. LFV tillhandahöll genom den gemensamma servicefunktionens (GSF) tjänster till andra myndigheter.

TOTALFÖRSVAR OCH ROBUST FLYGTRAFIKTJÄNST

För 2020 disponerade LFV ramanslag och redovisade anslagsintäkter om totalt 102 mkr (93). Anslagen motsvarade 3 (3) procent av omsättningen.

Civilt försvar och Infrastruktur för flygtrafiktjänst inom utgiftsområde 22 Kommunikationer står för merparten. LFV disponerar dels medel för utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet, dels medel avseende investeringar i infrastruktur för flygtrafiktjänst. LFV ska tillhandahålla en robust flygtrafiktjänst i alla beredskapslägen.





LFV har startat ett program för att skapa ytterligare robusthet och redundans inom flygtrafiktjänstområdet. Programmet omfattar åtgärder i form av utgifter som avräknas direkt mot anslaget, samt investeringar, vilka avräknas genom avskrivningar under nyttjandeperioden kommande år. Programmet är omfångsrikt så till vida att det sträcker sig över ett brett område vad gäller typen av åtgärder, inklusive relativt omfattande investeringar. Arbetet är till stor del projektbaserat och består av såväl interna som externa kostnader, där beroende också finns av tillgänglighet och leveransförmåga från underleverantörer. En del av anslagsmedlen 2019 och 2020 har bland annat nyttjats för förmågeanalyser och förberedelser för robusthöjande åtgärder och investeringar.

Endast en mindre del av det under 2020 nya ramanslaget Tillskott till Luftfartsverket har disponerats. Anslaget får nyttjas för att täcka intäktsbortfall på grund av det nya coronaviruset.

FORSKNING OCH INNOVATION

Forsknings- och innovationsverksamheten omslöt under året 56 mkr (67) vilket motsvarar 2 (3) procent av LFVs totala omsättning.

LFV bedriver forskning- och innovation (FoI) inom luftfartsområdet framförallt inom ramen för det europeiska forskningsprogrammet för flygtrafikledning, Single European Sky ATM Research (SESAR). Verksamhetens kostnader ska täckas genom extern finansiering och finansieras i huvudsak genom EU-bidrag samt medel från Trafikverket.

AFFÄRSVERKSKONCERNEN

LFV-koncernen består av affärsverket, det helägda holdingbolaget LFV Holding AB, de av holdingbolaget helägda dotterföretagen LFV Aviation Consulting AB (LAVCO), Aviseq Critical Communicatons AB och LFV Norway AS samt intresseföretagen Entry Point North AB och Saab Digital Air Traffic Solutions AB (SDATS).

AVISEQ utgörs av Eltels tidigare affärsområde Aviation & Security, och verkar inom kritisk kommunikation och levererar övervakning, tekniska drift- och underhållstjänster inom luftfart och säkerhet. AVISEQ levererar tjänster till LFV, som är den största kunden.

Entry Point North AB (EPN) ägs till 33 procent av LFV, gemensamt med danska Naviair och irländska IAA. EPN erbjuder utbildning inom flygtrafiktjänst till ägarorganisationerna, men även till andra kunder.

Saab Digital Air Traffic Solutions AB ägs till 59 procent av Saab och 41 procent av LFV. Genom bolaget har arbetet med att leda, utveckla och driva digitaliseringen inom flygtrafikledning på distans fortsatt. Bolaget erbjuder helhetslösningar inom flygtrafikledning på distans.

LFV hade fram till slutet av 2019 intresseföretaget NUAC HB. NUAC HB har varit underleverantör till LFV och den danska flygtrafiktjänstleverantören Naviair, som ägt 50 procent vardera. NUAC har på moderbolagens uppdrag bedrivit flygtrafiktjänst en route i det dansk-svenska luftrummet från kontrollcentralerna i Stockholm, Malmö och Köpenhamn. Personal som behövts för uppdraget har NUAC hyrt från LFV och Naviair. 1 september 2019 återtog moderföretagen sin respektive del av verksamheten och NUAC avvecklades genom frivillig likvidation i december 2019.

CERTIFIERINGAR

LFV är certifierad av Transportstyrelsen i enlighet med EU-förordningen om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och flygledningstjänster ((EU) 2017/373) samt för att bedriva utbildning av flygledningspersonal ((EU) 2015/340).

LFV är också certifierad enligt ISO-standarderna 9001 och 14001 avseende kvalitetsledning respektive miljöledning. För att bedriva procedurkonstruktion, luftrumsutformning samt flygmätning av bland annat navigationshjälpmedel har LFV godkännanden från Transportstyrelsen.

VERKSAMHETSOMRÅDE FLYGTRAFIKTJÄNST

LFV bedrev flygtrafiktjänst på 17 civila och militära flygplatser och flygtrafikledning vid fyra kontrollcentraler under 2020. Avgiften för en routetrafiken svarar för omkring 70 procent av LFVs omsättning och intäkterna för lokal flygtrafiktjänst omkring 15 procent.

13

Trafikvolymen vecka 15 2020 motsvarade 13% av 2019 års trafik vid samma tidpunkt.

LFV hade ett arbetsmässigt ansträngt 2019 där LFVs leveransförmåga under stora delar av året låg på gränsen till att klara nyckeltalen för kapaciteten en route. I inledningen av 2020 såg verksamheten framför sig ett bra men krävande verksamhetsår. LFVs utmaning låg också i att omhänderta flygtrafiken i den största försvarsmaktsövningen över 20 år, som skulle genomföras i maj–juni 2020.

I slutet av februari konstaterades att de reguljära trafiknivåerna minskade snabbt på grund av pandemin för att, från den 16 mars befinna sig i fritt fall ned till mitten av april, där bottennoteringen nåddes vecka 15 med 13 procent av 2019 års trafik. Från den tidpunkten och under resten av året var efterfrågan inte i närheten av den kapacitet som LFVs flygtrafikledningssystem har förmåga att leverera. Kapacitet som mått på effektiviteten i LFVs produktion har i och med pandemin för en längre period förlorat sin relevans till förmån för tillgänglighet. En tillgänglighet som är viktig för Försvarsmaktens verksamhet som snarare ökat i omfattning än minskat under 2020. Pandemins påverkan på allmänflyget är också relativt begränsad.

LFVs flygsäkerhet är fortsatt hög i alla tjänster som produceras. LFVs händelserapportering ligger kvar på en god nivå under pandemin.

EN ROUTE

Den reguljära flygtrafiken i det övre luftrummet minskade sedan mitten av mars kraftigt till följd av pandemin. Trots detta har en routeverksamheten vid kontrollcentralerna i Stockholm och Malmö haft en fortsatt stabil produktion enligt prestationskraven (flygsäkerhet, kapacitet, effektivitet och miljö). Under 2020 genomfördes ett antal verksamhetsanalyser för att anpassa verksamhet och organisation till det nya läget, för att framtidssäkra LFVs produktion på längre sikt. Ett fortsatt arbete med dessa kommer att ske de kommande åren.

Det som var normalt från tiden före pandemin med stigande trafikutveckling förändrades radikalt på mycket kort tid. Från mitten av februari och fram till mitten av mars tappade LFV cirka 60 procent av trafikunderlaget en route. I slutet av mars var trafiknivåerna nere på 13 procent av motsvarande period 2019.

Organisationen sattes på stora prov med att anpassa sig för att hantera ett stort överskott av operativ personal. Rutiner med hemarbete infördes för operativ personal för att minska överskottet och antalet personer på arbetsplatsen för att minimera risken för smittspridning.

Under året har LFV levererat flygtrafiktjänst en route med tillräcklig kapacitet förutom en driftstörning den 12 februari 2020. Då uppstod ett kraftbortfall i samband med planerat arbete på ATCC Malmö. Kraftbortfallet gjorde att var tredje arbetsposition slutade att fungera och all flygtrafik stoppades från att flyga i Malmös sektorer tills felet var identifierat och åtgärdat. Avbrottet orsakade totalt drygt 2 000 förseningsminuter.

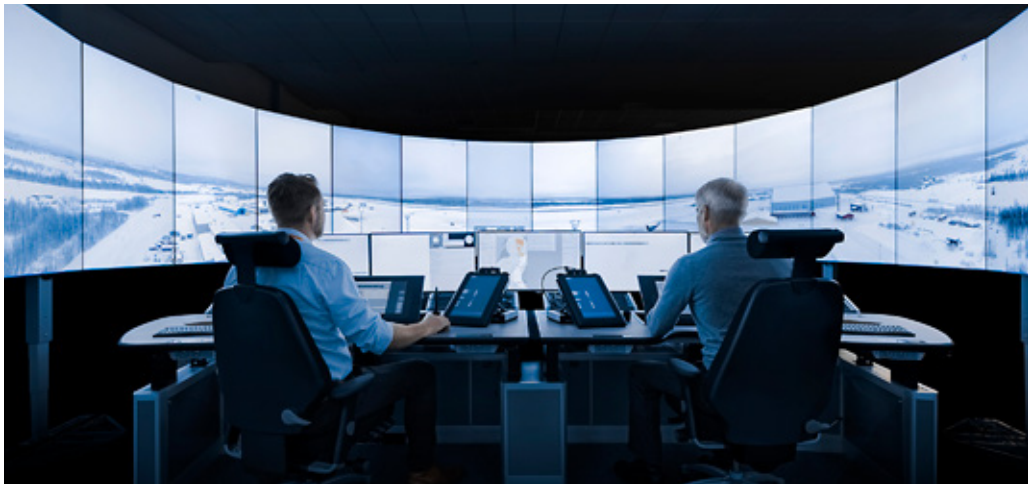
LOKAL FLYGTRAFIKTJÄNST

LFV tillhandahåller lokal flygtrafiktjänst i huvudsak till Swedavias tio flygplatser och till Försvarsmakten. LFV levererade fortsatt en stabil och flygsäker tjänst med få störningar under 2020. Verksamheten har dock under lång tid varit under stark ekonomisk press från LFVs kunder, vilket över tid påverkat förmågan att stödja kunderna i annat än i den dagliga driften. LFV har alltmer behövt dimensionera resurserna för den mer renodlade operativa verksamheten, som är LFVs huvuduppgift. 2020 var ett utmaningarnas år där LFVs omställningsarbete från traditionell flygtrafiktjänst till flygtrafikledning på distans och digitalisering av våra tjänster påverkades negativt av samhällets restriktioner till följd av pandemin.

LFV har fortsatt att fokusera på att förvalta och utveckla system i Sveriges luftfartsinfrastruktur för alla aktörer, samt att öka robustheten i vår driftmiljö, för en säker och stabil flygtrafiktjänst i alla beredskapslägen.

OSÄKERHET KRING ÅTERHÄMTNINGEN

Efter den kraftiga trafikreduktionen under våren 2020 skedde sedan en återväxt under sommarmånaderna som gav hopp om en snabbare återhämtning än vad trafikprognosen som LFV tagit fram förutspådde. Trafiknivåerna fortsatte sedan under tidig höst att stiga ytterligare, för att sedan falla tillbaka något och stabilisera sig på cirka 35 procent av 2019 års nivå, då smittspridningen tog ny fart i Europa och världen. Under resten av året fortsatte arbetet enligt de direktiv och rutiner som LFV hade tagit fram tidigare under året och med en personalvolym som var anpassad efter 70 procent av 2019 års trafiknivå. Hur återhämtningen av trafik kommer att se ut råder det stor osäkerhet kring. Det i sin tur medför att det är svårt att planera resursbehovet inom LFV. Att försöka vara anpassningsbar till olika trafikscenarier med större svängningar i trafikmängd än tidigare ser ut att vara det nya normala för LFV.



Under 2021 tas RTC Stockholm i drift, en ny kontrollcentral för trafikledning på distans av trafiken på flygplatserna i Kiruna, Umeå, Östersund och Malmö.



VERKSAMHETSOMRÅDE
TOTALFÖRSVAR OCH ROBUST FLYGTRAFIKTJÄNST

Enligt sin instruktion ska LFV tillhandahålla flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Den uppgiften har LFV i alla beredskapsskeden, även i krig.

Pandemin påverkade LFVs arbete med beredskaps-planering och krishantering.

TOTALFÖRSVAR

LFV omfattas av lagen om totalförsvar och höjd beredskap (1992:1403) och är en särskilt utpekad bevakningsansvarig myndighet enligt krisberedskapsförordningen (2015:1052).

Utifrån befintliga styrningar har LFV tagit fram kort- och långsiktiga mål för myndighetens totalförsvarsarbete. Inom LFV finns ett antal beredskapsplanerare som funktionsleds av LFVs totalförsvarssamordnare för att stärka totalförsvarsförmågan och att stärka förmågan att leverera flygtrafiktjänst i alla beredskapsskeden, även i krig.

LFV har tilldelats medel till civilt försvar för att förstärka totalförsvaret. Dessa har framför allt använts för utbildning och information av medarbetare, inventering och analys, metodutveckling, anskaffning av utrustning, övningar och andra förbättringsåtgärder.

Under året har LFV arbetat med att vidareutveckla förmågan att verka från alternativ och/eller skyddad ledningsplats (myndighetsledning) och att ta fram en plan för säker kommunikation (sambandsplan). Planering har påbörjats för att utveckla de för LFV nya funktionerna underrättelse och logistik.

LFV har sedan 2018 krigsplacerat den personal som behövs för att verksamheten ska fungera vid höjd beredskap. Arbetet med att vidareutveckla krigsorganisationen pågår.

ROBUST FLYGTRAFIKTJÄNST

Sedan 2018 har LFV dessutom tilldelats anslag för att säkra LFVs förmåga att leverera flygtrafiktjänst oberoende av beredskapsnivå. Numera under anslagsposten Infrastruktur för flygtrafiktjänst. Som en följd av detta startade LFV programmet Robust Flygtrafiktjänst (RF) med målet att balansera LFVs övergripande uppdrag att leverera säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst med de totalförsvarsrelaterade kraven som ställs på LFV.

Initialt bestod arbetet till stor del av genomförande av behovs- och förmågeanalyser samt investeringar i infrastruktur inom radar- och radioområdet. Ett antal projekt pågår vilka, tillsammans med de lokala insatserna, kompletteras med kompetenshöjande åtgärder för hela LFVs organisation.

Under 2020 har programmet Robust Flygtrafiktjänst genomfört ett antal förändringar i framförallt styrning och programledning, för att förtydliga ansvarsförhållanden och öka samverkan med linjeverksamheten. Översyn av programdirektiv samt kartläggning av pågående verksamhet har skett. Målet med programmet är att långsiktigt säkerställa förmågan att i alla beredskapsskeden leverera en robust flygtrafiktjänst.

LFV samverkar i hög grad med transportmyndigheterna och branschaktörer när det gäller beredskapsplanering. Gemensamma forum och aktiviteter har i samband med coronapandemin övergått till möten på distans. Forumet TP SAMS (Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar) har genomförts regelbundet varje vecka med rapportering av konsekvenser och status på grund av pandemins effekter, samtidigt som den löpande, långsiktiga samverkan har fortgått.

Transportmyndigheterna har tagit fram en gemensam programplan som underlag till MSB för fortsatt utveckling av Sveriges beredskapsplanering.

Samverkan har skett med Försvarsmakten, flygplatser, länsstyrelser och kommuner. En grundläggande gemensam förståelse och medvetenhet om totalförsvarets krav är en framgångsfaktor för LFV och för hela Sverige.

År 2020 präglades av coronapandemins effekter vilket även påverkade LFVs arbete med beredskapsplanering och krishantering där en del aktiviteter, främst övningar, flyttats fram i tiden. I mars 2020 satte LFV upp en stab för att stödja koncernledningens arbete med pandemin. Staben arbetade under delvis nyetablerade organisationsformer, vilka har utvecklats efterhand och givit värdefulla erfarenheter när det gäller krisorganisation och krishantering. Stabsarbetet har skett i nära samarbete med övriga transportmyndigheter och LFV har regelbundet rapporterat lägesbild till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Trafikverket.

SÄKERHETSSKYDD

Det säkerhetspolitiska läget ställer fortsatt höga krav på LFVs verksamhet när det gäller säkerhetsskydd.

Under 2020 har ett flertal förbättringar skett inom säkerhetsskyddsområdets alla delar; personalsäkerhet, fysisk säkerhet och informationssäkerhet. LFV bedömer att kraven fortsatt kommer att öka varför utveckling och förbättringar är nödvändiga under flera år framöver. Nya anvisningar och föreskrifter på it-säkerhetsområdet började gälla under senare delen av 2020 och dessa kommer snarast behöva omsättas i LFVs verksamhet.

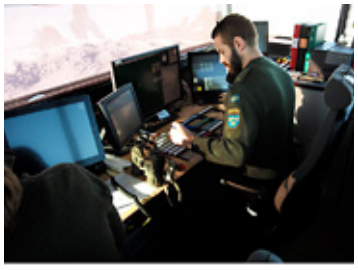
Ett fungerande säkerhetsskyddsarbete förutsätter en hög medvetenhet hos medarbetarna. Insatser för ökad medvetenhet och ökad spetskunskap är en förutsättning för att LFVs säkerhetsskyddarbete fortsatt ska utvecklas. Under året påbörjades omfattande utbildningsinsatser och ett säkerhetsforum bildades med syfte att sprida erfarenheter och höja kunskapsnivån inom myndigheten.



Målet för LFVs program Robust Flygtrafiktjänst är att långsiktigt säkerställa förmågan att i alla beredskapssked leverera en robust flygtrafiktjänst.







VERKSAMHETSOMRÅDE
ÖVRIG KOMMERSIELL VERKSAMHET

För att LFV ska kunna leverera smarta lösningar för morgondagens flyg är samarbeten och allianser strategiskt viktiga. LFV kan därmed erbjuda kunder innovativa och konkurrenskraftiga produkter och koncept.

LFV är med och utvecklar det europeiska luftrummet genom samarbeten i organisationer och allianser.

Pandemin har slagit hårt mot flygsektorn och påverkat försäljningen av tjänster. Kostnadsbesparingar hos våra kunder har gjort att försäljningen av tjänster minskat och även ändrat karaktär.

LFV har en ökad kommersiell verksamhet genom det under 2020 nyförvärvade, helägda dotterbolaget AVISEQ, som levererar tekniska drift- och underhållstjänster till flygtrafikcentraler, flygplatser, statliga myndigheter och företag i Sverige. Bolaget sysselsatte cirka 200 medarbetare och omsatte cirka 200 mkr under 2020. AVISEQ var tidigare Eltels affärsområde Aviation & Security.

FLYGBOLAGEN

I strategiska möten med flygbolag deltar ibland också representanter för IATA där långsiktiga övergripande frågor som avgifter, kapacitet och leverans diskuteras.

På nationell nivå diskuteras ekonomi och investeringar. På agendan framåt är det bland annat högsta prioritet att utveckla kapaciteten och investera i nya system för framtida behov. Det råder stor prispress i branschen och därför är också kostnader och kostnadseffektivitet i fokus. Samtidigt kommer det att krävas stora investeringar för att utveckla luftrummet och systemen.

På den taktiska nivån möter LFV de större flygbolagen i ett forum för informationsutbyte och samarbete. Här diskuteras olika förslag som exempelvis kan handla om utveckling av luftrum och procedurer i strävan att uppnå mer effektiva och miljöanpassade trafikflöden.

FLYGPLATSER

LFV har flygplatskunder som är privata, kommunala eller statliga. För varje kund finns avtal som ligger till grund för leverans, informationsutbyte och uppföljning. Flygtrafikledning och andra relaterade tjänster är en stor del av flygplatsens samlade leverans till sina kunder. LFV är en naturligt långsiktig partner i flygplatsernas utveckling.

Swedavia genomförde under året, trots korttidspermitteringar, ett antal projekt där LFV bistått med kompetens. På Göteborg Landvetter Airport bidrog LFV vid implementeringen av miljötillståndet. Driftsättning av det nya miljötillståndet är planerad till årsskiftet 2020/2021 och kommer att ge en bra effekt på LFVs miljömål 2021 och framåt.

Samarbetet avseende flygtrafikledning från en kontrollcentral i Stockholm för fyra av Swedavias flygplatser fortsätter och är nu i slutskedet inför driftsättning av två av flygplatserna, Kiruna Airport och Åre Östersund Airport.

LFV valde att inte lämna anbud på flygtrafikledningstjänst på Kristianstad Österlen Airport, vilket innebar att LFV lämnade flygplatsen vid årsskiftet.



LFV har under året genomfört ett stort antal luftrums- och procedurdesignarbeten till nationella flygplatser också erbjudit en ny produkt i form av miljöstatistik, flygvägsuppföljning, ”landing and take off” med mera, som har tagits emot positivt av marknaden.

INTERNATIONELLT

Den internationella marknaden för flygtrafiktjänstrelaterade erbjudanden har de senaste åren präglats av en ökad konkurrens. Konkurrensen kom främst från andra flygtrafiktjänstorganisationer med tillhörande kommersiella dotterbolag. Trenden stannade under 2020 av något, primärt på grund av den pågående pandemin.

Pandemin till trots kommer det kontinuerligt ut uppdrag som syftar till att utveckla både flygplatser och flygtrafiktjänst för att leva upp till framtida krav på infrastrukturen.

SAMARBETEN BYGGER FLYGINFRASTRUKTUREN

Här är några av LFVs viktigaste samarbetspartners:

A6
Består av leverantörer av flygtrafikledningstjänst i tolv europeiska länder med syfte är att driva utvecklingen av det europeiska flyget framåt inom ramen för SESAR-programmet.

BOREALIS
En allians mellan nio nordeuropeiska leverantörer av flygtrafikledningstjänster. Borealis vision är en att kunna erbjuda flygbolagen raka flygvägar i hela norra Europa 2021.

CANSO
Civil Air Navigation Services Organisation är en global intresseorganisation främst för leverantörer av flygtrafiktjänster.

COOPANS
Ett samarbete mellan de sex flygtrafiktjänstleverantörerna i Sverige, Danmark, Irland, Österrike, Portugal och Kroatien för att samordna utvecklingen av ett gemensamt flygtrafikledningssystem.

EASA
Europeiska byrån för luftfartssäkerhet är den gemensamma europeiska flygsäkerhetsmyndigheten.

ENTRY POINT NORTH AB (EPN)
En skola för flygtrafikledning som ägs av flygtrafikledningsaktörer i Sverige, Danmark och Irland.

EUROCONTROL
Den europeiska organisationen för samordning av flygtrafiken i det europeiska luftrummet med närmare 40 stater som medlemmar.

FÖRSVARSMAKTEN
Sedan 1978 är civil och militär flygtrafiktjänst integrerad. Flygtrafiktjänst utförs för militär luftfart vid såväl flottiljer som i luftrummet av LFV.

ICAO
International Civil Aviation Organization är ett FN-organ med uppgift att bidra till ökad flygsäkerhet genom gemensamma regler inom bland annat flygtrafiktjänst.

INEA
Innovation and Networks Executive Agency ansvarar för att utveckla det europeiska transportsystemet.

SWEDAVIA
Statligt bolag med uppgift att driva och utveckla tio flygplatser från Kiruna i norr till Malmö i söder. LFV levererar flygtrafiktjänst vid dessa flygplatser och har ett nära samarbete med Swedavia.

SDATS
Saab Digital Air Traffic Solutions AB ägs av Saab (59%) och LFV (41%). Bolagets uppgift är att utveckla, marknadsföra, sälja och driva flygtrafikledning på distans.

SESAR (SINGLE EUROPEAN SKY)
I Europa samverkar flygbranschen för att möta väntade trafikökningar och utveckla tekniska och operativa förutsättningar. LFV deltar i EU-programmet SESAR, Single European Sky ATM Research, genom COOPANS.

TRANSPORTSTYRELSEN
Transportstyrelsen är svensk tillsynsmyndighet för flyget som utformar regler och utövar tillsyn. LFV samverkar med Transportstyrelsen kring utformning av regler och kontroller för luftfarten.

DET EUROPEISKA LUFTRUMMET BEHÖVER EFFEKTIVISERAS

LFV är en, sett ur ett europeiskt och globalt perspektiv, liten men respekterad leverantör av flygtrafiktjänster, vilket ger inflytande och möjlighet att påverka utvecklingen. Detta tack vare ett engagerat och målmedvetet samt koordinerat agerande från LFVs ledning och medarbetare internationellt.

I början av 2000-talet påbörjades arbetet med ett sömlöst luftrum, Single European Sky (SES) med anledning av stora förseningar i luftrummet.

Innan pandemin bröt ut hade europeisk luftfart inte kunnat leverera förväntad kapacitet i luftrummet med stora förseningar som följd. Trots pandemin anser kommissionen att utvecklingen av Single European Sky ska drivas vidare för att kunna möta bland annat kommande krav på flexibilitet, digitalisering och drönartrafik.

Processen är kraftigt påverkad av politiska inspel, vilket ofta innebär att vägen framåt blir krokig.

Ett nytt europeiskt regelverk ska tas fram och börja implementeras våren 2023 för att vara i drift till 2025. Avsikten är fortsatt harmonisering av luftrummet samt systemutveckling som leder till ökad tillgänglighet för luftrumsbrukarna. Även ökad konkurrens finns med i förslaget.

VERKSAMHETSOMRÅDE
FORSKNING OCH INNOVATION

LFVs forskning har fokus på säkerhet, kapacitet, hållbarhet och kostnadseffektivitet, där digitalisering och automation är viktiga möjliggörare. LFVs forskning har Trafikverket, VINNOVA och EU som huvudfinansiärer.

Samverkan mellan myndighet, akademi och industri är viktig för att skapa största möjliga effekt av forskningen.

DITA

DITA är en digital medarbetare som har utvecklats i syfte att öka automationen inom flygledning.

LFV driver sedan långt tillbaka ett brett arbete inom forskning och innovation för att skapa smarta lösningar för morgondagens flyg. Forskningsaktiviteter pågår i samverkan med nationella och internationella partners. LFV är fortsatt drivande i det europeiska forskningsprogrammet för flygtrafikledning, SESAR. LFV driver också flera nationella forskningsprojekt i samverkan med branschens aktörer, akademin samt industrin. Samverkan mellan myndighet, akademi och industri är viktig för att skapa största möjliga effekt av forskningen.

Forskningen har fortsatt fokus på säkerhet, kapacitet, hållbarhet och kostnadseffektivitet, där digitalisering och automation är viktiga möjliggörare. LFV fortsätter också satsningen på forsknings- och demonstrationsarenan vid Örnsköldsvik Airport, LARC (LFV Aviation Research Center). Den forskning som LFV utför och koordinerar är externt finansierad, där Trafikverket, VINNOVA och EU är huvudfinansiärer. Nedan beskrivs några av de forskningsprojekt och initiativ som LFV drivit under året.

ADVANCED AUTOPLANNER

Projektet har tagit fram en modell som baseras på moderna AI-tekniker för automatiserad flygtrafikledning i svenskt luftrum. Projektet är ett samarbete mellan LFV och IBM, där IBM har bidragit med kunskap inom områdena artificiell intelligens och automation, LFV med kunskap inom flygtrafikledning och simulering.

En modell har tagits fram och utvärderats av flygledare i LFVs forskningssimulator under 2020.

Planering pågår nu för ett fortsättningsprojekt där prototypen kommer att vidareutvecklas för att omhänderta mer av de komplexa förutsättningar som finns för flygledare. Prototypen är bland annat tänkt att utvecklas för att kunna hantera sjunkande/stigande trafik och olika vindförhållanden. Den kommer också att utvecklas för att kunna fungera rådgivande till en flygledare, med förslag på lösningar som presenteras i ett användargränssnitt tillsammans med tänkt tid för utförande. Automation förväntas generera effektivisering i arbetssätt och minskat resursbehov.

BESLUTSSTÖD KURVADE INFLYGNINGAR

LFV och GEISTT AB genomför under 2019–2022 projektet Beslutsstöd Kurvad Inflygning (BKI) som en del i IRIS-programmet (Icke-Raka Inflygningar Stockholm Arlanda). GEISTT är specialister på systemutveckling där det ställs höga krav på interaktionen mellan människa och maskin. Projektet tar fram en avancerad prototyp för ett beslutsstöd som stöder flygledarnas beslutsfattande när flera samtidiga kurvade inflygningar används. Beslutsstödet beräknar komplexiteten i luftrummet för flera olika tidsfönster och använder detta som ett underlag för att visa effekten av flygledarens olika beslut och föreslå kontrollåtgärder som kan optimera situationen.

Erfarna flygledare deltar aktivt i utvecklingen och under 2021 kommer de första användartesterna att påbörjas. Projektet är direkt riktat mot Arlandas miljötillstånd och bidrar till att ytterligare öka användandet av kurvade inflygningar då avsevärda miljövinster i fråga om bränslebesparing, tidsvinster och bullerreduktion noterats när dessa inflygningar används.

DITA (DIGITAL ATCO ASSISTANT)

Digital ATCO Assistant (DITA) är en digital medarbetare som ska öka automationen inom flygledning. DITA detekterar flygplan, fordon, kvalitetssäkrar information, kan föreslå prioriteringar och hjälper därmed operatören att leverera tjänster till luftrumsbrukare enligt förväntan.

Inom Automationsprogrammet II tar LFV och Linköpings universitet gemensamt fram konceptet DITA under 2020–2021 för samtidig flygtrafikledning på distans vid flera flygplatser. DITA inkluderar både gränssnittet människa-automation och AI-teknik för flygledning. Ett mål i projektet är att designa ett stöd för flygledare för att kunna avgöra när det är lämpligt att delegera uppgifter till en digital assistent.

SESAR 18-53

Projektet innebär utveckling av konceptet ”Conflict Detection and Resolution” (CD/R) och handlar om en vidareutveckling av dagens MTCD (Medium Term Conflict Detection). Verktyget kommer även att komma med förslag på hur konflikter kan lösas. Fokus ligger på förslag i olika operativa situationer med hänsyn taget till de begränsningar som finns inbyggda i samarbetsföreskrifter, luftrumsbegränsningar och flygplanens tekniska förutsättningar. Projektet genomförs som en del av ett SESAR-projekt där LFV är en partner i COOPANS-konsortiet tillsammans med COOPANS-medlemmarna och Thales.

Genom SESAR-aktiviteten kommer CD/R att utvecklas i riktning mot att bättre anpassas mot LFVs kravbild och därmed öka sannolikheten och potentialen att bli en kandidat i en eventuellt kommande nästa generation av flygtrafikledningssystemet TopSky. Utveckling pågår nu för att förfina konceptet så att det möter operativa krav, blir kapacitetshöjande och ökar automationen.

DRÖNARE I SAMHÄLLETS TJÄNST

EASA har lagt fram ett förslag till ramverk, U-Space, för att även obemannade luftfartyg ska kunna utnyttja luftrummet för att utföra tjänster. U-Space omfattar införandet av drönartjänster stegvis fram till samhällsfunktioner och transporter i stadsmiljö. LFV driver flera projekt för att optimera nyttjandet av luftrummet och att göra det tillgängligt för drönare.

VINNOVA är en viktig partner för införandet av U-Space och stöder bland annat två initiativ för mer avancerade drönartjänster i och mellan städer i framtiden. Aktörer från samhällsplanering, blåljusmyndigheter och teknikföretag är aktiva i utvärderingen av de olika prototyper som tas fram.

I slutet av året beviljades två stora europeiska U-Spaceprojekt där LFV och Linköpings universitet under kommande år deltar tillsammans med bland andra Eurocontrol.



ÖKAD FLEXIBILITET MED MULTIPLE RTS

Inom SESAR-projektet fortsätter forskningsarbetet inom Multiple Remote Tower fram till 2022. Projektet har fokus på hur man ska kunna arbeta med ett flexibelt användande av ingående flygplatser inom en kontrollcentral för flygtrafikledning på distans (RTC/Remote Tower Centre). Målet är en jämn arbetsbelastning för flygledarna.

Avsikten är att en skiftledare eller motsvarande ska finnas i en kontrollcentral för att bland annat kunna fatta långsiktiga beslut om planeringen av fördelningen av flygplatser i de olika arbetspositionerna. Projektet genomförs med flera flygtrafiktjänstleverantörer och industrier inom Europa. Ett färdigt forskningsresultat är planerat inom projektperioden. För LFV innebär denna forskning ett stöd till vidareutveckling inom ett RTC.



LFV ETABLERAR TESTARENA PÅ ÖRNSKÖLDSVIK AIRPORT

Vid Örnsköldsvik Airport etablerar LFV tillsammans med flygplatsen en testarena för flygtrafikledning och flygplatsverksamhet – LFV Aviation Research Center (LARC). LARC kommer att erbjuda möjligheter för samverkan mellan industri, akademi och samhälle inom områdena flygplatsverksamhet, obemannat flyg, elflyg och luftrumsfrågor och har en planeringshorisont på minst tio år.

Huvudsyftet med arenan är att utveckla och validera nya lösningar som ökar säkerhet och kostnadseffektivitet samt minskar klimatpåverkan.

Under 2020 har ett förberedande arbete genomförts med parterna LFV, Örnsköldsvik Airport, Åsele kommun och Storumans kommun som syftar till att etablera ett innovationskluster med bas i Örnsköldsvik och filialer i Åsele och Storuman. Syftet med klustret är att stärka forskningssamverkan och öka möjligheten till EU-finansiering för de viktiga områdena omställning till hållbart flyg samt att stödja introduktionen av obemannat flyg.



SESAR 10-93 OCH PJ32

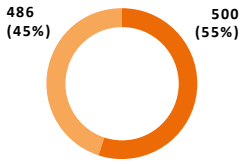
Projekten innebär fortsatt utveckling av koncepten ”Virtualisering” och ”Dynamic Sectorisation”. I dessa delar av projekten hanteras tekniska och till viss del operativa förutsättningar för ”virtualisering” av flygtrafikledningssystem och förutsättningar för olika typer av delegering av luftrum. Koncepten är tekniskt förhållandevis mogna och validerade, men mer arbete krävs när det gäller regler, metoder, operativa förutsättningar och cybersäkerhet.

Nästa steg är att utveckla och förfina konceptet och de tekniska förutsättningarna för att möta operativa och politiska krav för att öka flexibiliteten, ge förutsättningar för effektivisering, ge potentiella kapacitetshöjningar och öka automationen.

ETT ÅR PRÄGLAT AV PANDEMIN

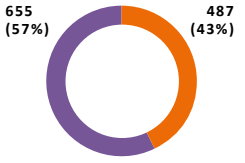
Pandemin har påverkat hela vår verksamhet och våra medarbetare. De ursprungliga planerna för året har behövt revideras och omprioriteras. Vissa aktiviteter har blivit inställda, andra ”lades på is” och nya har tagit plats istället.

ANTAL ÅRSARBETARE



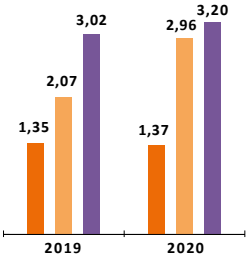
Avser LFV affärsverk

ANTAL ANSTÄLLDA



Avser LFV affärsverk

SJUKFRÅNVARO
(%)



Avser LFV affärsverk

Fokus låg under året på omställningsarbete, arbetsmiljöfrågor, kompetensförsörjning, anpassning till det nya regelverket Common Requirements 373 samt ledarutveckling.

I början av mars 2020 stod det klart att LFV var tvungna att vidta åtgärder av olika slag för att möta den nya trafiksituationen. I mitten av april varslades om uppsägningar motsvarande 500 tjänster. Redan innan varslet hade omfattande åtgärder initierats i syfte att undvika så många uppsägningar som möjligt. Det ledde i sin tur till att koncernstyrelsen i juni 2020 fattade beslut om att i ett första läge reducera antalet tjänster med cirka 60.

Samtidigt som LFV hade ett överskott av medarbetare inom flygtrafiktjänsten råder det inom andra delar av verksamheten en brist på medarbetare. Det är framför allt inom teknikområden som är kopplade till system och utveckling där det saknas ingenjörer och projektledare med specialkunskaper.

OMSTÄLLNING

Det stora arbetet kopplat till omställningen handlade om att hitta alternativa lösningar till uppsägningar. Det fattades tidigt under våren beslut om stopp för externa rekryteringar och för anlitande av nya konsulter. Vakanta tjänster återbesattes inte alternativt tillsattes med redan anställda medarbetare. Tjänstledigheter beviljades mer generöst och i större omfattning än annars. Medarbetare lånades ut till andra verksamheter. Som en sista åtgärd gick det ut riktade erbjudanden om möjlighet till förtida pensionsuttag för att lösa övertaligheten. Arbetet med omställning bedrevs partsgemensamt både centralt och lokalt.

LEDARSKAP OCH MEDARBETARSKAP

Under året formulerades en ledarfilosofi för chefer och ledare inom LFV. Kopplad till den utvecklades en plattform för ledarutveckling. Den ska säkerställa att alla chefer får en grundläggande chefsintroduktion samt att alla chefer och ledare får en strukturerad och planerad kompetensutveckling kopplad till sitt chefs- och ledarskap.

De senaste åren har det genomförts årliga medarbetarundersökningar i syfte att följa upp områden som ledarskap, medarbetarskap, kultur, arbetsmiljö, diskriminering och flygsäkerhet. Planen var att det skulle upphandlas en ny leverantör av medarbetarundersökningar under året. Till följd av den rådande situationen med pandemin samt de kostnadsbesparingar som behövde vidtas under våren beslutades att det inte skulle genomföras någon medarbetarundersökning under året utan endast göras en upphandling inför kommande års undersökningar. Istället har det varit fokus på att genom olika insatser stötta cheferna i deras ledarskap under de nya förutsättningarna där överkapacitet, hemarbete, oro och osäkerhet bland medarbetare etc har varit tongivande.

PERSONALFÖRSÖRJNING

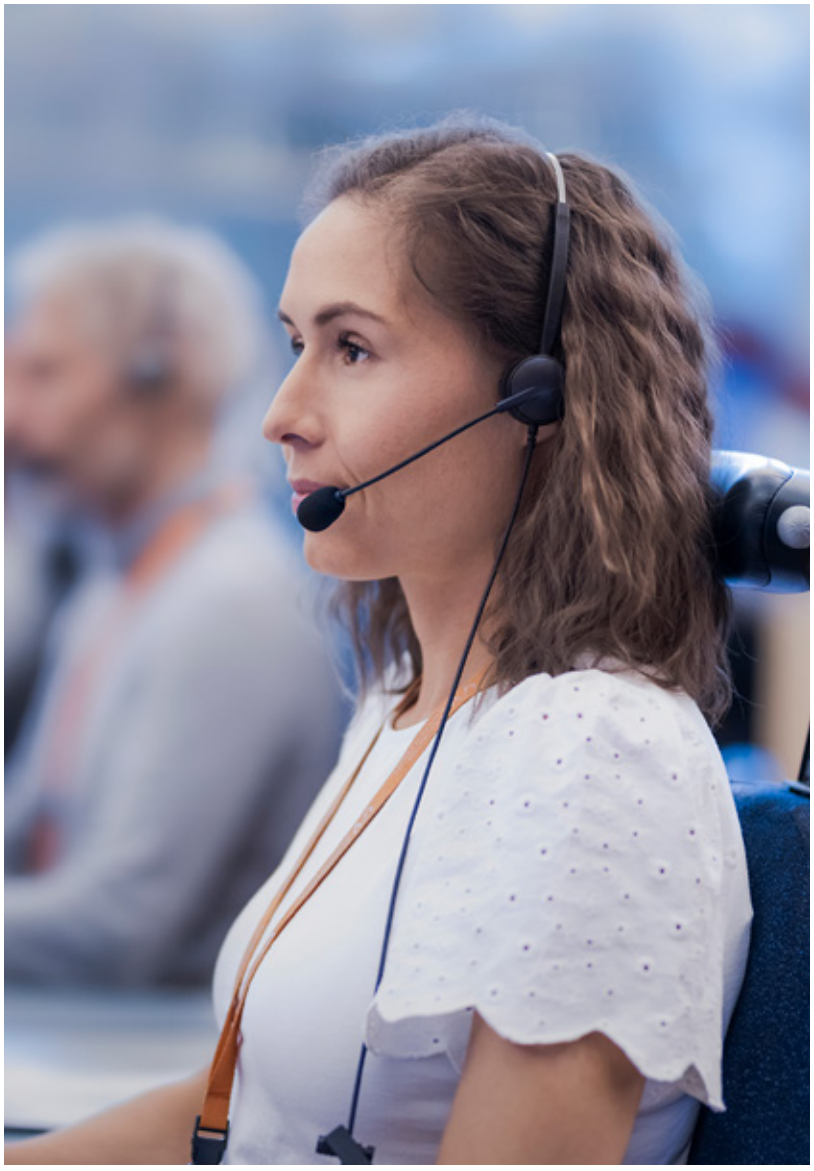
Till och med februari månad var det högt tryck på rekryteringar, både till den avgiftsfinansierade verksamheten men också till den anslagsfinansierade. Efter att rekryteringsstoppet infördes i mars blev det istället fokus på att hitta interna lösningar till uppkomna personalbehov. Det visade sig att den kompetens som efterfrågades var svår att hitta internt vilket ledde till att viss verksamhet fick nedprioriteras eller inte utföras samtidigt som det blev nödvändigt att söka nya medarbetare externt till områden som behövde upprätthållas.

Den flygledarutbildning som startade i februari fick pausas och återupptogs efter sommaren. De flygledare som skulle slutföra sin grundläggande utbildning till sommaren 2020 fick gå färdigt utbildningen, men på distans, och anställdes därefter som elever. Eftersom utbildningen av nya flygledare tar cirka tre år beslutades det att fullfölja det urval av nya elever som påbörjades hösten 2019 för att kunna erbjuda dem en eventuell utbildningsplats i januari 2021. Under hösten beslutades att starta den utbildningen enligt plan och arbetet med det slutliga urvalet inleddes.

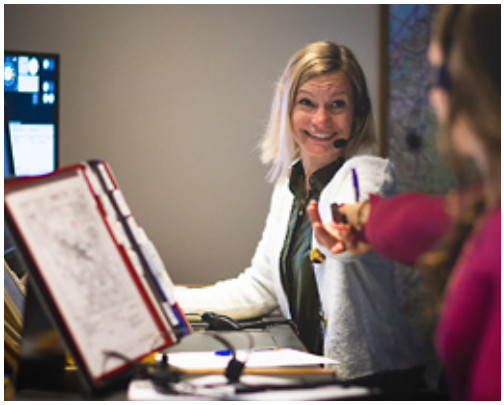
KOMPETENSFÖRSÖRJNING

Kompetensförsörjningen är alltid central i LFVs verksamhet. Under det gångna året var det framför allt inriktat på att fortsätta att utveckla arbetet med kompetensförsörjning, hur det ska styras, planeras och genomföras. Inom ramen för RF-programmet har projektet kring tryggandet av kompetens-och resursförsörjning fortsatt drivits. De workshops som hade planerats kring kompetensförsörjningsprocessen under hösten blev försenade på grund av pandemin och startade först tidig vinter.

Det nya regelverk (CR 373) som trädde i kraft vid årsskiftet omfattar också krav kopplade till kompetensförsörjning samt Human Factors (stress, mental trötthet, problematiskt användande av psykoaktiva substanser samt schemaläggning). Det har inneburit att en mängd rutiner och riktlinjer inom området har skapats. Därtill har det varit omfattande utbildningsinsatser kopplade till de nya kraven.







MEDARBETARE

LFV AFFÄRSVERK	UTFALL 2020
Antal anställda, st	1 142
Personalomsättning, %	10,4
Medelålder, år	47
Sjukfrånvaro (kort och lång tid), %	3,02
Andel kvinnliga chefer, %	42,7
Antal nyanställda, varav 34 flygledarelever, st	69
Andel kvinnor av nyanställda, %	35

ARBETSMILJÖ

Arbetsmiljöfrågorna är alltid viktiga. Vårens arbete handlade framför allt om hur LFV skulle möta, organisera och omhänderta arbetsmiljörelaterade frågeställningar under rådande restriktioner. LFV följde under hela året Folkhälsomyndighetens restriktioner och informerades kontinuerligt både chefer och medarbetare om vad som gäller. Det hölls till exempel workshops för chefer om hur man leder på distans. Under hösten genomfördes en undersökning av den organisatoriska och psykosociala arbetsmiljön. Samtliga enheter som deltog i undersökningen tog fram handlingsplaner med förbättringsåtgärder. Vidare hölls hållits obligatoriska utbildningar för chefer i diskrimineringsfrågor.

KONCERNEN

Under 2020 förvärvades AVISEQ med 206 anställda som utgörs av 184 män och 22 kvinnor. Siffror avseende hela koncernen finns redovisade på sid 65 under Fem år i sammandrag.

EFFEKTIVARE FLYGTRAFIKTJÄNST OCH SMARTARE FLÖDEN MED SWEDEN AIRSPACE PROJECT

Fokus på miljön gällande flyg har möjligen pausats något i och med pandemin men tillväxten kommer sannolikt att åtföljas av hårda miljökrav. LFV har startat ett projekt, SWEA, för att skapa ett effektivare svenskt luftrum.

-5

Energianvändningen har minskat med 5 % per kvadratmeter yta under året.

FN:s klimatpanel IPCC beskriver i sina rapporter att människans påverkan på klimatet leder till ett stort antal problematiska konsekvenser, till exempel varmare hav med smältande isar och rubbade ekosystem. Europaparlamentet antog i november 2019 en resolution i vilken framhölls att Europa och resten av världen upplever ett klimatnödläge.

EU-kommissionen har genom den europeiska gröna given skapat en färdplan inriktad på att göra EU:s ekonomi hållbar genom att förvandla klimat- och miljöutmaningarna till möjligheter och göra omställningen rättvis för alla. Målsättningen med färdplanen är att senast år 2050 göra Europa till den första klimatneutrala världsdelen. När det gäller flyg påpekas från EU-kommissionen exempelvis att transportpriserna måste återspegla den inverkan som transporterna har på miljön. I färdplanen ingår bland annat att titta närmare på subventioner i form av nuvarande befrielse från skatteplikt för flygbränsle. I den gröna given framhålls också att teknik, hållbara lösningar och banbrytande innovation är avgörande för att målen i den europeiska gröna given ska nås.

NYA MILJÖKRAV PÅ FLYGET

Tillväxten av den civila kommersiella trafiken från dagens låga nivåer kommer sannolikt att åtföljas av hårda miljökrav.

Fokus på miljön gällande flyg har möjligen pausats något i och med pandemin men tillväxten av den civila kommersiella trafiken från dagens låga nivåer kommer sannolikt att åtföljas av hårda miljökrav. Det finns exempel där ekonomiskt stöd under coronapandemin till flyget har kopplats samman med särskilda miljökrav.

Alla aktörer i branschen kommer att behöva ta ett stort miljöansvar. Det innebär exempelvis en ökad takt i omställningen till hållbara flygbränslen, utveckling av framtidens elflyg men också krav på flygtrafiktjänst och luftrum för att skapa förutsättningar för minskade utsläpp.

Elflyg betraktas som en mycket attraktiv lösning på miljöutmaningen men utvecklingen av elflyg står inför extremt stora utmaningar för att kunna bli konkurrenskraftigt. De elflygplan som först kommer ut på marknaden kommer att vara små och kunna ta ett begränsat antal passagerare. Deras räckvidd kommer att vara begränsad, vilket gör elflyget lämpligast på kortare distanser där hinder försvårar annan typ av transport, som exempelvis flyg mellan orter där det i dag finns naturliga hinder, till exempel hav och berg, som skapar långa restider.

På längre sikt är LFVs utgångspunkt att en introduktion av elflyg kan innebära att delar av dagens flygplansflotta och flyglinjer som består av jet- eller turbopropflygplan ersätts av mindre hybrid- eller elflyg. Det skulle innebära fler flygrörelser för att transportera samma antal människor, med ett flyg som flyger långsammare och på lägre höjder än i dag.

EFFEKTIVARE FLYGTRAFIKTJÄNST

LFV har beslutat om att starta projektet SWEA som står för Sweden Airspace Project. En full implementering av SWEA etapp 1 och 2 innebär nya förutsättningar för LFV att bedriva flygtrafiktjänst genom en mer ändamålsenlig luftrumsstruktur (procedurer, flygvägar, luftrumssektorer och metoder) för samtliga flöden, till och från Stockholmsområdet.

En luftrumsstruktur enligt SWEA kommer att leda till positiva miljöeffekter genom minskad bränsleförbrukning för den flygtrafik som flyger till och från Stockholm Arlanda Airport. Projektet har gjort en bedömning av vad kortare flygsträckor, effektivare stig- och sjunkprofiler samt en harmoniserad hastighet i ankomstfasen skulle ge. Med antagandet att trafikvolymerna 2027/2028 är i nivå med 2019 års volymer förväntas utsläppen till luft genom SWEA minska med mellan 4 000 och 5 000 ton koldioxid per år.

DAGENS LUFTRUM ÄR OMODERNT

Det luftrum vi har i Sverige är i stora delar omodernt och bygger på flygets förutsättningar under 1980- och 90-talen.

Idag är både kraven och förutsättningarna annorlunda. Analyser av flygtrafiken i Sverige och kartläggning av nuvarande och kommande behov hos användarna av luftrummet visar att det finns brister som behöver åtgärdas. LFV har i sin redovisning till regeringen 2019 om läget i luftrummet givit förslag på en luftrumsstrategi som skulle kunna ta hand om de brister som finns och som inkluderar behov av minskad miljöpåverkan.

Det är tidskrävande att genomföra en genomgripande modernisering av luftrummet men LFV menar att det är av vikt att ett sådant arbete påbörjas omgående SWEA är ett projekt som kommer att omhänderta delar av de brister som LFV har beskrivit i redovisningen till regeringen 2019.

KVALITETSLEDNING

För att säkerställa att LFV styrs, leds och utvecklas effektivt samt att krav från intressenter möts på ett tillfredställande sätt arbetar LFV i det integrerade verksamhetsledningssystemet VLS. Ledningssystemet är certifierat enligt ISO 9001:2015.



DIREKT MILJÖPÅVERKAN

LFV påverkar miljön genom den egna verksamheten. Det interna miljöarbetet bedrivs strukturerat och systematiskt med stöd av LFVs miljöledningssystem, som är certifierat enligt ISO 14001:2015.

Arbete sker i syfte att minska energianvändningen samt att minska förbrukningen av bränsle i verksamheten. För att minska koldioxidutsläppen arbetar LFV både med beteendeförändringar och andra åtgärder, exempelvis investeringar i energibesparande teknik. Följande betydande miljöaspekter har varit i fokus under året:

- energianvändning i byggnader och anläggningar
- köldmedia som används för att kyla byggnader
- utsläpp från tjänsteresor
- utsläpp från flygmätningar
- upphandling och inköp av produkter och tjänster

ENERGIANVÄNDNING

Målet är att under perioden 2020–2025 minska den egna energianvändningen med 4 procent per kvadratmeter yta för våra ägda fastigheter och lokaler (basår 2019). Målet för 2020 var att minska energianvändningen med 1 procent per kvadratmeter yta gentemot 2019. Per 2020 har användningen minskat med 5 procent. Anledningen till minskningen är de ur energisynpunkt gynnsamma väderförhållandena under året.

LFV använder energi för drift och uppvärmning/nedkylning av egna och hyrda lokaler. Utöver det kommer energiförbrukningen främst från driften av de operativa system som används vid LFVs flygtrafikledningsanläggningar. Utsläpp orsakade av energianvändning hålls på en låg nivå genom att LFV enbart köper grön el. För värme gäller att 74 procent är förnybar och målsättningen är att denna andel ska öka.

TJÄNSTERESOR

LFVs mål är att under perioden 2020–2025 minska klimatpåverkan genom att öka antalet resefria möten. Ökningen av resefria möten ledde till att LFV under 2020 minskade koldioxidutsläppen från tjänsteresor med 66 procent vilket mötte målet om att minska mängden med 2 procent jämfört med 2019. Anledningen till den stora minskningen under året är den rådande pandemin som ledde till att få fysiska möten genomfördes och att mängden digitala möten ökade mycket. Antalet virtuella möten ökade med 300 procent under 2020. LFV verkar även för att minska utsläppen från tjänsteresor genom att välja färdmedel med så liten användning av fossila bränslen som möjligt. Alla tjänstebilar ska ha en låg påverkan på miljön relativt andra bilar på marknaden och LFVs medarbetare ska också välja hyrbil med låg miljöpåverkan där så är praktiskt möjligt.

FLYGMÄTNINGAR

I samband med genomförande av flygmätningar planerar LFV att i så stor utsträckning som möjligt genomföra mätningar så geografiskt nära varandra som möjligt.

UPPHANDLING OCH INKÖP

LFV följer Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskrav. Detta säkerställer att LFV ständigt utvecklar hanteringen av hållbarhetskrav i samband med våra upphandlingar.

LFV har i sin redovisning till regeringen 2019 om läget i luftrummet, lämnat förslag på en luftrumsstrategi som skulle kunna ta hand om de brister som finns och som inkluderar behov av minskad miljöpåverkan.

INTERN STYRNING OCH KONTROLL

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

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

PROCESSEN FÖR INTERN STYRNING OCH KONTROLL

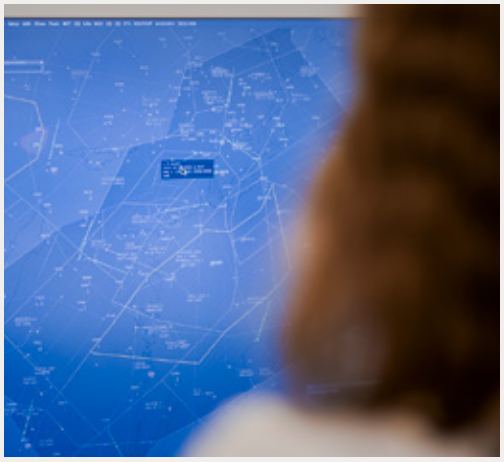
LFVs verksamhet planeras, styrs och följs upp mot uppsatta mål i en av styrelsen godkänd verksamhetsplan med tillhörande ekonomisk plan. Dessa är grunden för den plan som årligen, senast 1 mars, lämnas in till regeringen i enligt med förordningen (2000:605) om årsredovisning- och budgetunderlag. Planerna,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

Den interna styrningen och kontrollen säkerställs genom LFVs organisation, arbetsordning och delegeringar, policys och riktlinjer. Processen för intern styrning och kontroll är till stor del integrerad i LFVs verksamhetsstyrning. Styrande dokument, instruktioner etc och samtliga väsentliga processer inklusive beskrivningar är samlade och dokumenterade i LFVs Verksamhetsledningssystemet och dokumenthanteringssystem.

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

INTERN OCH EXTERN REVISION

LFV omfattas av Internrevisionsförordningen (2006:1228) och har en inrättad internrevisionsfunktion som utifrån analys av verksamhetens risker självständigt granskar om ledningens interna styrning och kontroll är utformad så att myndigheten med rimlig säkerhet fullgör sina uppgifter, uppnår verksamhetens mål och uppfyller kraven enligt myndighetsförordningen. Resultatet från granskningen rapporteras kontinuerligt till styrelsen. LFV arbetar löpande med att omhänderta internrevisionens iakttagelser. Därtill sker årliga revisioner av Riksrevisionen samt även andra externa revisioner och kvalitetsrevisioner med mera.



RISKHANTERING

LFVs riskhantering utgör ett väsentligt verktyg för LFV att nå uppsatta mål och därmed begränsa eller förhindra oacceptabla förluster, skador och störningar.

LFVs riskprocess utgår från uppsatta huvudmål och är integrerad i verksamhetsplaneringen.

Riskhanteringen sker i fem steg, där grundorsaker fastställs och risker värderas, hanteras och rapporteras. Respektive avdelning och funktion hanterar både verksamhets-, projekt- och processrisker. Koncernledningen och styrelsen fokuserar på topprisker vilka är de risker som bedöms ha störst riskvärde och som har en tydlig koppling till och väsentlig påverkan på huvudmålen. En referensgrupp analyserar kvartalsvis inrapporterade risker. Referensgruppen består bland andra av LFVs risksamordnare och lokala risksamordnare från avdelningarna. Uppföljning sker månadsvis i koncernledningen och kvartalsvis i styrelsen.

Område (perspektiv i verksamhetsplan)	Risk	Beskrivning	Hantering
Verksamhet och leverans	Flygsäkerhet	LFVs flygtrafikledning ska kännetecknas av hög flygsäkerhet och effektivitet. För att bibehålla en hög flygsäkerhet och minimera sannolikheten för att flygsäkerhetshändelser inträffar, bedrivs ett kontinuerligt flygsäkerhetsarbete på alla nivåer inom LFV. Sannolikheten för att en allvarlig händelse skulle inträffa bedöms vara väldigt låg. Riskerna ”midair collision” och ”runway incursion” ingår bland annat i LFVs fokusområden.	Utöver utredning av varje enskild incident arbetar LFV löpande med sju fokusområden för att proaktivt hantera flygsäkerhetsrisker. En kontinuerlig analys görs av händelser inom respektive fokusområde. Utifrån dessa analyser tas sedan rekommendationer fram, som sedan följs upp. LFV har under 2020 fortsatt att utveckla flygsäkerhetsarbetet enligt de krav som gäller i EU-förordningen 2017/373. I förordningen ställs krav på vad LFV behöver göra för att erhålla och bibehålla certifikaten för flygledning- och flygtrafiktjänst.
	Totalförsvar och Robust Flygtrafiktjänst	Inom LFV pågår ett omfattande arbete för att stärka försvars- och krisförmågan samt öka infrastrukturens robusthet, inom ramen för arbetet med Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst. Arbetet ställer stora krav på verksamheten i fråga om resurser och prioriteringar.	LFVs totalförsvarsplanering fortsätter och aktiviteter pågår för att stärka robustheten i flygtrafiktjänsten. LFV samverkar och för dialog med andra aktörer med vilka LFV har beroenden. LFV arbetar aktivt med resursfrågor och genomför bland annat omfattande rekryteringar för att möta behoven.
	Cyber- och informationssäkerhet	Digitalisering i kombination med ett förändrat säkerhetspolitiskt läge har ökat risken för dataintrång och behovet av att skydda känslig information.	LFV har under året arbetat proaktivt med att förhindra att cybersäkerhets- och informationssäkerhetsrisker ska inträffa. Aktiviteter har genomförts för att ytterligare stärka LFVs säkerhetsskydd genom bland annat tekniska lösningar, resursallokering, utökad kontroll av underleverantörer, utbildningar samt framtagande av förbättrade rutiner.
	Resursbrist	LFV ser ett större resursbehov framåt på grund av att nya och omfattande lagkrav kommer att behöva implementeras, i kombination med totalförsvarsplanering och stora pensionsavgångar av flygledare. Ett aktivt rekryteringsarbete pågår, men det tar tid att utbilda och det kan vara svårt att hitta rätt kompetenser.	LFV analyserar framtida behov av resurser inom projekt och i den operativa verksamheten, där lagkrav, leverans och andra åtaganden beaktas. LFV prioriterar mellan pågående och nya projekt. Det pågår samtidigt aktiviteter för att förbättra förmågan att prioritera genom nya arbetssätt och processer. LFV har tagit fram en strategisk kort- och långsiktig plan för kompetensförsörjning av bland annat ingenjörer och flygledare och resurskoordinatorer har anställts inom den operativa verksamheten.
Ekonomi	Prestationsplanen (RP3)	En ny referensperiod inleddes 2020 och EU-kommissionen har ännu inte fattat beslut om den svenska prestationsplanen. Det finns en risk att LFV inte når målen, framförallt kapacitet och kostnadseffektivitet, beroende på kommissionens beslut. Nedgången i flygtrafiken och en svagare utveckling av flygmarknaden framöver jämfört tidigare prognoser är också en betydande ekonomisk risk. Ett lågt ränteläge och ökande pensionsskuld påverkar kostnader och avgifter negativt.	Under året har LFV bistått Transportstyrelsen med att ta fram underlag för att redovisa lokala förutsättningar, till exempel ökade pensionskostnader samt investerings- och resursbehov, inför fastställande av mål i RP3. För att få gehör har LFV dessutom deltagit i de konsultationer som Transportstyrelsen har arrangerat.
	Valutarisk	Valutarisk definieras som den resultateffekt en valutakursförändring får på LFVs resultat.	Risken begränsas genom valutasäkring på termin av kända framtida flöden. Ett intervall styr minsta andel säkrat inom en viss period. Valutasäkring av en route-avgifter sker enligt särskild rutin.
	Kreditrisk	Kreditrisk definieras som risken för att motparten i en transaktion inte kan fullfölja sitt engagemang. LFV har en stor överskottslikviditet kopplad till pensionsskulden att förvalta.	För att begränsa kreditrisken vid placering regleras motparter, instrument, löptid och tillåten placering i LFVs finanspolicy. Placering får ske i statsskuldsväxlar, statsobligationer, inlåning i bank med tillsyn av finansinspektionen, certifikat hos motpart helägt av svenska staten eller med motsvarande kreditvärdighet K1 och i obligationer hos motpart helägt av svenska staten eller med lägsta kreditvärdighet A (Standard & Poors) och A2 (Moody’s).
Övriga risker	Bedrägeri och korruption	Sammantaget bedöms LFVs skydd mot bedrägeri, korruption, mutor och andra oegentligheter som gott.	Den huvudsakliga verksamheten är regelstyrd och övervakas av Transportstyrelsen. LFVs organisation, arbetsordning och delegeringar, regelverk, instruktioner, processer med mera är definierade och dokumenterade. Därutöver finns ytterligare dokument och en digital personalhandbok som bidrar till att tydliggöra regelverk och inställning i dessa frågor. Löpande information angående korruption, bedrägeri, mutor och andra oegentligheter publiceras via intranätet och lämnas i samband med nyanställningar och chefsutbildningar. Korruption ingår som ett särskilt område i LFVs uppförandekod samt som ett särskilt avsnitt i den “Whistleblower” funktion som upprättats.

FINANSIELLA RAPPORTER LFV 2020



RESULTATRÄKNING

		KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
MKR	Not	2020	2019	2020	2019
RÖRELSENS INTÄKTER					
Luftfartsintäkter	1	2 859	2 205	2 859	2 205
Aktiverat arbete för egen räkning		97	45	67	45
Anslag		102	93	102	93
Övriga rörelseintäkter	2	253	728	193	728
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER		**3 310**	**3 071**	**3 220**	**3 071**
RÖRELSENS KOSTNADER					
Personalkostnader	3	-1 864	-1 658	-1 774	-1 658
Diverse externa kostnader	4	-564	-1 237	-559	-1 247
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	5	-171	-175	-158	-175
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER		**-2 599**	**-3 070**	**-2 491**	**-3 080**
Resultat från andelar i intresseföretag	6	-7	11	–	–
RÖRELSERESULTAT		**704**	**13**	**730**	**-9**
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA INVESTERINGAR					
Ränteintäkter	7	11	13	11	13
Räntekostnader och liknande resultatposter	8	-15	-66	-15	-66
SUMMA FINANSIELLA POSTER		**-4**	**-53**	**-4**	**-53**
Resultat efter finansiella poster		700	-40	725	-62
Skatt/skattemotsvarighet på årets resultat	9	-28	9	-28	13
ÅRETS RESULTAT		**672**	**-31**	**697**	**-49**
Tillkommer:					
Försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden	17, 18	-794	–	-794	–
TOTALRESULTAT EFTER OMVÄRDERING AV PENSIONSSKULDEN		**-122**	**-31**	**-97**	**-49**

KOMMENTARER TILL RESULTATRÄKNING

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

Resultatet i LFV-koncernen (LFV) efter finansiella poster uppgår till 700 mkr (-40). Totalresultat efter omvärdering av pensionsskulden uppgår till -122 mkr (-31). Resultat exklusive skattemotsvarighet är 54 mkr lägre än föregående år, men 35 mkr bättre än budget.

Högre luftfartsintäkter i och med högre pensionskostnader på grund av teknisk omvärderingen av pensionsskulden, lägre övriga rörelseintäkter, lägre externa kostnader och högre personalkostnader är de främsta skillnaderna jämfört med föregående år. Lägre intäkter i förhållande till kostnadsutfallet i övrigt har inneburit ett sämre resultat jämfört med föregående år.

Den största enskilda förklaringen till skillnaden i posterna övriga rörelseintäkter och diverse externa kostnader mellan åren är att 2019 ingick mellanhavanden med NUAC HB. LFV återtog driften i egen regi för en route-verksamheten under 2019 och motsvarande mellanhavanden med intäkter/kostnader finns därför inte 2020.

RÖRELSENS INTÄKTER

Rörelseintäkterna 2020 uppgår till 3 310 mkr (3 071), en ökning med 239 mkr.

Luftfartsintäkter

De flygtrafikrelaterade luftfartsintäkterna har ökat med 654 mkr till 2 859 mkr (2 205). Intäktsökningen jämfört med föregående år beror främst på högre ersättning för pensionskostnader till följd av omvärdering av pensionsskulden enligt nya beräkningsgrunder för 2020.

Undervägs- och terminalavgifterna fastställs av Europeiska kommissionen för fleråriga referensperioder. Under 2020 inleddes en ny period, RP3, år 2020–2024. Planerna för perioden hann aldrig fastställas innan pandemin bröt ut.

EU har den 12 oktober 2020 fattat beslut om regelverk för en särskild hantering av åren 2020–2021. Där anges att hänsyn ska tas till verkliga kostnader för utförandet av tjänsterna. Mål och prestationsplan för RP3 (år 2020–2024) är dock ännu inte klara eller beslutade. Detta är en direkt konsekvens av coronapandemin och den exceptionella situation som uppkommit för flygbranschens aktörer. Nya mål väntas besked om under 2021 och slutliga beslut om intäkter för 2020 första kvartalet 2022.

Luftfartsintäkterna, och följaktligen även anslag för intäktsbortfall, är baserat på uppskattningar av ersättningsnivåerna i väntan på beslut. För 2020 är mekanismen för trafikriskdelning utifrån trafikvolymer inte aktuell i och med utgångspunkt i verkliga kostnader. Trafikutfallet kommer att vara känt vid tidpunkten för när avgiften beslutas. Fokus hamnar, istället för på riskdelning, på den nya prestationsplanen med utgångspunkt i verkliga kostnader.

En osäkerhetsfaktor kring avgiftsnivån är ett uttalande från EU om en förväntan om att kostnadsnivån 2020 inte ska överstiga nivån för 2019. Det gör LFVs kostnader, vilket beror på omvärderingen av pensionsskulden till 2020 års beräkningsgrund, som i utkast till prestationsplanen betraktats som en okontrollerbar kostnad.

Om beräkning av avgiften skulle göras med jämförelse mot kostnadsutfallet för 2019 skulle ett intäktsbortfall om 560 mkr uppkomma. Hade okontrollerbara kostnader beräknats enligt samma metodik som för 2019 skulle beloppet i sin tur uppgå till 594 mkr. Effekten av den nya beräkningsgrunden för pensionsskulden är nu känd när ny prestationsplan för RP3 beslutas, kostnaden kommer att betraktas som en faktisk kostnad och inte som okontrollerbar. Upptagna luftfartsintäkter för 2020 baseras på antagandet om ersättning i nivå med faktiskt utfall inklusive pensionskostnader. I samband med delårsbokslutet 30 september 2020 gjordes en mer försiktig redovisning givet att bedömningen då var att en än större osäkerhet förelåg kring luftfartsintäkterna med ett befarat intäktsbortfall om 663 mkr.

Av regelverk för RP3, Kommissionens genomförandeförordning (EU 2019/317), regleras att förändrade beräkningsgrunder för pensionsskulder även i RP3 är att betrakta som en okontrollerbar kostnad, som leverantörerna av flygtrafiktjänst ska få full kompensation för. I tidigare inlämnat utkast till prestationsplan inför RP3 angavs tydligt att det förväntades uppstå okontrollerbara kostnader för LFV år 2020 till följd av förändrad beräkningsgrund för pensionsskulden.

Trafiken och antal service units minskade kraftigt och därmed de fakturerade intäkterna. Resterande intäkter upp till beräknad ersättning för flygtrafiktjänst en route och terminal Arlanda redovisas som en långfristig fordran. LFVs intäkter för flygtrafiktjänst en route faktureras baserat på fastställda avgifter och antal service units, som minskade för 2020 med 56,1 procent jämfört med 2019. De fastställda undervägsavgifterna för 2020 sänktes med 4,6 procent medan terminalavgiften höjdes med 26,4 procent jämfört med föregående år. Den slutliga avgiften för 2020 kommer dock inte beslutas förrän 2022.

Ersättning för lokal flygtrafiktjänst på statliga, militära samt kommunala och privata flygplatser ligger högre än föregående år, vilket främst förklaras av högre intäkter avseende uppdrag åt Försvarsmakten.

Aktivering av arbete för egen räkning

Värdet av aktiverat arbete för egen räkning hänförligt till investeringsprojekt uppgår till 97 mkr (45).

Anslag

Anslag för 2020 har erhållits med 102 mkr (93), vilket i huvudsak utgör utfall hänförligt till anslagsposterna Civilt försvar och Infrastruktur för flygtrafiktjänst inom utgiftsområde 22. Anslag för att täcka intäktsbortfall har disponerats med 8 mkr.

I delårsrapporten per 30 september 2020 redovisades att anslagsutnyttjande om 663 mkr för intäktsbortfall. Anslagsavräkningen har reverserats i årsbokslutet jämfört vid tredje kvartalet beroende på en förändrad bedömning av ersättning via avgiftssystemet med utgångspunkt i faktiska kostnader för 2020 inklusive pensionskostnader på grund av ändrade beräkningsgrunder. Om motsvarande antaganden använts i årsbokslutet för 2020 som vid delårsbokslutet hade ans-

lagsutnyttjandet per 31 december 2020 för intäktsbortfall uppgått till 560 mkr.

Övriga rörelseintäkter
Övriga rörelseintäkter uppgår till 253 mkr (728). 2019 ingick ersättning från intressebolaget NUAC HB med 511 mkr. Motsvarande belopp återfinns också som kostnad under diverse externa kostnader föregående år eftersom LFV då köpte flygtrafikledning av NUAC och samtidigt fick ersättning för personal och utförda tjänster. Minskningen beror på att verksamheten återfördes till LFV per 1 september 2019, varför motsvarande fakturering inte finns för 2020.

Årets utfall av kommersiella tjänster har påverkats positivt med 61 mkr genom intäkter från det nya dotterföretaget AVISEQ, som har tillkommit jämfört med 2019.

Bidragsintäkterna uppgår sammantaget till 83 mkr (89). Under året har LFV erhållit EU-bidrag avseende finansiering av investerings- och utvecklingsverksamhet. Bidrag för forskning och innovation erhålls förutom från EU även från Trafikverket, för att utveckla och effektivisera flygtrafiktjänsten.

RÖRELSENS KOSTNADER

Rörelsens kostnader uppgår till 2 599 mkr (3 070), en minskning med 471 mkr.

Personalkostnader
Personalkostnaderna uppgår till 1 864 mkr (1 658), en ökning med 206 mkr. Lönekostnaderna är 58 mkr högre än föregående år, och kostnader för sociala avgifter 159 mkr högre på grund av ökade pensionskostnader. En ökning av personalkostnader för 2020 om 90 mkr jämfört med 2019 hänförs till det nya dotterföretaget AVISEQ med cirka 200 anställda som har tillkommit under året.

Diverse externa kostnader
Diverse externa kostnader för året uppgår till 564 mkr (1 237), en kostnadsminskning om 673 mkr jämfört med föregående år.

En minskning om 511 mkr förklaras av ersättning till NUAC som erlades för 2019. Motsvarande kostnad finns inte 2020. Därutöver är ett flertal olika externa kostnader som minskat genom direkta åtgärder och andra besparingar som gjorts med anledning av coronapandemin. Kostnadsminskningar har bland annat skett rörande utbildning, externa konsulter, it, drift och underhåll samt resor. En förändring åt andra hållet, en ökning jämfört föregående år om 7 mkr härrör till diverse externa kostnader i dotterbolaget AVISEQ.

Avskrivningar
Avskrivningarna för 2020 uppgår till 171 mkr (175).

FINANSIELLA POSTER

Summan av finansiella intäkter och kostnader uppgick till -4 mkr (-53). En minskning med 49 mkr jämfört med 2019.

Till följd av ränteläget har räntenintäkterna på likvida medel varit låga i likhet med de senaste åren. Räntenintäkterna inklusive valutakursvinster uppgår till 11 mkr (13). Räntekostnader hänförligt till pensionsskulden uppgår till 11 mkr (66).

OMVÄRDERING AV PENSIONSSKULDEN

Pensionsskulden har omvärderats från 2019 till 2020 års beräkningsgrund. Diskonteringsräntan sänktes från -0,7 procent till -1,4 procent. Sänkningen med 0,7 procentenheter och anpassning av beräkningsgrunden för affärsverken till samma beräkningsgrunder som för statens pensionsrörelse i övrigt innebar en kostnadsökning för LFV på sammantaget 794 mkr. Effekten av denna försäkringstekniska omvärderingen på grund av ändrad beräkningsgrunder redovisas mot fritt eget kapital och som en tillkommande post till årets resultat. Årets totalresultat efter omvärdering av pensionsskulden uppgår till -122 mkr.

SPV har i november 2020 fattat beslut om bruttoräntan för 2021 års beräkningsgrunder som innebär att bruttoräntan ligger kvar på -1,4 procent. Någon försäkringsteknisk omvärdering sker därmed inte per 1 januari 2021.

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

LFV HOLDING

Bolagsgruppens omsättning 2020 uppgår till 178 mkr (24) och resultat efter finansiella poster till -18 mkr (22). Omsättningen härrör huvudsakligen från det nya dotterföretaget Aviseq Critcal Communications AB (AVISEQ). Resultatet kommer utöver från dotterföretag, dels från andelar av resultat i LFVs intressebolag Entry Point North AB och Saab Digital Air Traffic Solutions AB, som redovisas i koncernen enligt kapitalandelsmetoden, samt avskrivning på förvärvsgoodwill om -13 mkr (0). Även bolagens verksamheter har påverkats av coronapandemin. Utfall för omsättning och resultat 2020 ligger lägre än initial budget för året.

LFV Holding AB förvärvade per den 30 april 2020 samtliga aktier i AVISEQ från Eltel Networks Infranet. AVISEQ levererar tjänster till LFV; som utgör den enskilt största kunden. Koncernintern köp- och försäljning mellan LFV och dotterföretag elimineras i koncernredovisningen för LFV. Förvärvsgoodwill om 193 mkr skrivs av på 10 år. Avskrivningstiden motiveras med att förvärvet är ett strategiskt förvärv.

Årsredovisningar för räkenskapsåret 2020 för LFV Holding AB och dess dotter- och intresseföretag har ännu inte fastställts på respektive årsstämma 2021.

Efter räkenskapsårets utgång i januari 2021 har LFV Holding AB lämnat villkorat aktieägartillskott till intressebolaget Saab Digital Air Traffic Solutions AB. Den andra delägaren/moderföretaget har lämnat ett villkorat aktieägartillskott i motsvarande mån i förhållande till sin ägarandel.

BALANSRÄKNING

		KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
MKR	Not	20-12-31	19-12-31	20-12-31	19-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar					
Goodwill	10	180	–	–	–
Programrättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	10	565	488	567	488
Summa immateriella anläggningstillgångar		**745**	**488**	**567**	**488**
Materiella anläggningstillgångar					
Byggnader	11	249	263	249	263
Förbättringsutgifter på annans fastighet	11	1	1	1	1
Elanläggningar	11	10	12	10	12
Teleutrustningar	11	668	334	670	334
Fordon	11	7	4	6	4
Leasade anläggningstillgångar	11	1	2	1	2
Pågående nyanläggningar	11	520	526	524	526
Summa materiella anläggningstillgångar		**1 457**	**1 143**	**1 461**	**1 143**
Finansiella anläggningstillgångar					
Andelar i dotterföretag	12	–	–	299	75
Andelar i intresseföretag	13	35	46	–	–
Andra långfristiga fordringar	14	2 676	1 395	2 676	1 395
Uppskjutna skattefordringar	9	–	28	–	28
Summa finansiella anläggningstillgångar		**2 711**	**1 468**	**2 975**	**1 498**
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		**4 913**	**3 099**	**5 003**	**3 129**
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar		109	70	90	69
Fordringar hos dotterföretag		–	–	8	5
Fordringar hos intresseföretag		37	6	37	6
Skattefordringar		4	3	–	–
Övriga fordringar		335	306	334	304
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15	205	179	199	175
Summa kortfristiga fordringar		**690**	**565**	**668**	**560**
Kortfristiga placeringar	16	2 084	2 534	2 084	2 534
Kassa och bank		3 020	3 214	2 876	3 113
Summa likvida medel		**5 104**	**5 748**	**4 960**	**5 647**
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		**5 794**	**6 313**	**5 628**	**6 207**
SUMMA TILLGÅNGAR		**10 708**	**9 412**	**10 631**	**9 336**

BALANSRÄKNING

Fortsättning

		KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
MKR	Not	20-12-31	19-12-31	20-12-31	19-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Eget kapital					
Bundet kapital	**17**				
Statskapital		202	202	202	202
Bundna reserver		264	275	252	252
Summa bundet kapital		**465**	**476**	**453**	**453**
Fritt kapital	**17**				
Balanserad vinst/förlust		-499	315	-563	280
Årets resultat		672	-31	697	-49
Summa fritt kapital		173	284	134	231
Summa eget kapital		**638**	**760**	**587**	**684**
Avsättningar					
Räntebärande avsättningar					
Avsättningar för pensioner	18	8 739	7 471	8 739	7 471
Icke räntebärande avsättningar					
Övriga avsättningar	19	47	35	44	35
Summa avsättningar		**8 785**	**7 506**	**8 783**	**7 506**
Långfristiga skulder					
Räntebärande skulder					
Skulder till leasingföretag	20	1	3	1	3
Icke räntebärande skulder					
Övriga icke räntebärande skulder	21	65	212	65	212
Summa långfristiga skulder		**66**	**215**	**66**	**215**
Kortfristiga skulder					
Icke räntebärande skulder					
Leverantörsskulder		165	246	150	246
Skulder till dotterföretag		–	–	18	0
Skulder till intresseföretag		2	8	2	8
Skatteskulder		–	–	–	–
Övriga icke räntebärande skulder	22	732	459	722	459
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	23	320	219	302	219
Summa kortfristiga skulder		**1 218**	**931**	**1 195**	**931**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**10 708**	**9 412**	**10 631**	**9 336**
Poster inom linjen					
Ansvarsförbindelser	24	1	1	51	51
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

KOMMENTARER TILL BALANSRÄKNING OCH FINANSIERINGSANALYS

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

ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Summa immateriella och materiella anläggningstillgångarna uppgår per 31 december 2020 till 2 202 mkr (1 631), en ökning med 571 mkr. LFVs investeringar uppgick för 2020 till 750 mkr (498) inklusive goodwill vid förvärv av dotterföretag.

Årets investeringsutfall exklusive goodwill är 59 mkr högre än föregående år, men utfallet är lägre än plan, 705 mkr. Investeringarna har påverkats av coronapandemin i form av förseningar från leverantörer, restriktioner, omprioriteringar med mera. Det har också rått brist på resurser inom vissa områden. Årets investeringar inom ramen för programmet robust flygtrafiktjänst (RF) uppgår till 236 mkr. Anslag hänförligt till dessa investeringar i infrastruktur för flygtrafiktjänst disponeras i takt med avskrivningarna.

LÅNGFRISTIGA FORDRINGAR OCH SKULDER

Långfristiga fordringar har under 2020 ökat med 1 281 mkr till 2 676 mkr (1 395). Långfristiga övriga icke räntebärande skulder har minskat med 147 mkr till 65 mkr (212).

LFVs intäkter för en route och terminal Arlanda styrs av EU-regelverk som innebär riskdelning mellan leverantörer av flygtrafiktjänst och flygbolag. 2020 redovisas skillnaden mellan fakturerade intäkter och ersättning för året som en långfristig fordran. Sedan tidigare år finns fordringar hänförliga till okontrollerbara kostnadsökningar. För Sverige tillhör förändringar i pensionskostnader denna kategori. LFV har periodiserat årets och tidigare års återvinningsbara underskott, vilka redovisas under posterna andra långfristiga fordringar respektive övriga icke räntebärande långfristiga skulder.

Långfristiga fordringar avseende RP2 ska regleras under en period om nio år med start 2021, och långfristiga fordringar avseende 2020 (RP3) under en period om 5–7 år med start år 2023.

KORTFRISTIGA FORDRINGAR

LFV har en fordran om 114 mkr, som på grund av pågående diskussion med kund reserverades i årsbokslutet 2019 med ett motsvarande belopp i väntan på slutförande av diskussionen.

LIKVIDA MEDEL

Likvida medel uppgår till 5 104 mkr (5 748), en minskning med 644 mkr sedan årets ingång. Detta förklaras till stor del av lägre fakturerade luftfartsintäkter till följd av lägre trafikvolymer. Av likvida medel är 2 084 mkr (2 534) placerade i kortfristiga certifikat som förfaller under 2021.

AVSÄTTNING TILL PENSIONER

Avsättningar till pensioner inklusive särskild löneskatt uppgår per 31 december 2020 till 8 739 mkr (7 471), vilket är en ökning med 1 268 mkr jämfört med 31 december 2019. En ökning om 794 mkr beror på ändrade beräkningsgrunder.

Den av Statens Tjänstepensionsverk beslutade bruttoräntan för 2020 års beräkningsgrunder är -1,4 procent. Efter avdrag för omkostnader med 0,1 procent uppgår nettoräntan till -1,5 procent. Förändringen i nettoräntan mellan 2019 och 2020 uppgår till -0,5 procentenheter. Årets förändringen i övrigt består av årets intjänade pensionsförmåner 583 mkr (595), utbetalda pensioner -121 mkr (-114) samt ränta/indexering 11 mkr (66).

SKATT OCH UTDELNING

Årets skattemotsvarighet uppgår till -28 mkr (9) varav uppskjuten skatt -28 mkr (9) hänförligt till underskottsavdrag och temporära skillnader mellan bokföringsmässigt och skattemässigt resultat för året. Skattemotsvarigheten är beräknad enligt regeringens riktlinjer.

LFV ska lämna utdelning för verksamhetsåret 2020 motsvarande 15 procent på resultat efter skattemotsvarighet. Ingen utdelning föreslås att lämnas med hänsyn till att totalresultat efter omvärdering av pensionsskulden uppgår till -122 mkr.

RÄNTABILITET OCH SOLIDITET

Regeringens ekonomiska mål för LFV är att räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel ska uppgå till 4 procent och soliditeten ska långsiktigt motsvara 15 procent. Räntabiliteten beräknat utifrån totalresultatet 2020 är negativ (1 procent) och soliditeten uppgår till 6 procent (9).

FINANSIERINGSANALYS

Årets kassaflöde är negativt och uppgår till -644 mkr (122). Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgår till 1 732 mkr (673). Detta bör ses tillsammans med kassaflödet från finansieringsverksamheten -1 658 mkr (-48), som utgörs av förändringen i fordringar och övriga icke räntebärande skulder hänförligt till avgiftsmodellen för undervägsavgifter. Förändringen som redovisas under finansieringsverksamheten innefattar även den del av dessa fordringar och skulder som klassificerats som kortfristig i balansräkningen. Sammantaget är årets kassaflöde från löpande verksamheten och förändringar i rörelsekapital minus kassaflöde från finansieringsverksamheten 74 mkr. Kassaflödet från investeringsverksamheten är -718 mkr.

ANSLAGSREDOVISNING

LFV har tre ramanslag inom utgiftsområde 22. Civilt försvar och Infrastruktur för flygtrafiktjänst, med ett disponibelt belopp om 168 mkr (93). LFV disponerar medel för dels utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet, dels utgifter avseende investeringar i viss infrastruktur för flygtrafiktjänst. Årets utgifter för Infrastruktur för flygtrafiktjänst uppgår till 85 mkr utav disponibla medel 158 mkr. Projekt har kommit igång senare eller förskjutits på grund av coronapandemin och resursläget.

I juni 2020 erhölls ett nytt anslag, tillskott till Luftfartsverket, med ett disponibelt belopp om 900 mkr att nyttja för intäktsbortfall på grund av det nya coronaviruset. Anslag för tillskott har nyttjats med 8 mkr efter bedömning av fordringar och redovisning av luftfartsintäkter baserat på EU-regelverk. Den del av dessa två anslag som inte disponerats förs i sin helhet över till anslagssparande att disponera 2021.

FINANSIERINGSANALYS

		KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
MKR	Not	2020	2019	2020	2019
Rörelsen					
Resultat efter finansiella poster		700	-40	726	-62
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	25	643	589	641	589
		1 343	**549**	**1 366**	**527**
Skattemotsvarighet		-2	-9	–	–
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**1 341**	**540**	**1 366**	**527**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital					
Förändring av varulager		–	–	–	–
Förändring av kortfristiga fordringar		33	92	49	91
Förändring av kortfristiga skulder		358	42	334	42
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital		**1 732**	**673**	**1 750**	**660**
Investeringsverksamheten					
Förändring immateriella och materiella anläggningstillgångar		-729	-499	-556	-499
Förändring i finansiella tillgångar		–	–	–	–
Förändring i koncern- och intressebolag		11	-5	-224	–
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**-718**	**-504**	**-779**	**-499**
Finansieringsverksamheten	25				
Förändring av fordringar		-1 439	-14	-1 439	-14
Förändring av skulder		-219	-35	-219	-35
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**-1 658**	**-48**	**-1 658**	**-48**
Årets kassaflöde		**-644**	**122**	**-687**	**113**
Likvida medel vid årets början		5 748	5 626	5 647	5 534
Likvida medel vid årets slut		**5 104**	**5 748**	**4 960**	**5 647**

ANSLAGSREDOVISNING

Anslag (tkr)	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslagsbelopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
Utgiftsområde 22 Kommunikationer							
22 01 001 002 Civilt försvar till Luftfartsverket	670	9 249	0	0	9 919	-8 954	965
22 01 017 001 Infrastruktur för flygtrafiktjänst		158 297	0	0	158 297	-85 054	73 243
22 01 020 001 Tillskott till Luftfartsverket		900 000	0	0	900 000	-7 944	892 056
	670	**1 067 546**	**0**	**0**	**1 068 216**	**-101 952**	**966 264**

REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER

REDOVISNINGSPRINCIPER

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

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

Från och med 1 januari 2020 gäller vissa förändringar i redovisningsprinciperna för affärsverken rörande redovisningen av avsättningar för pensionsutfälstelser. Försäkringstekniska omvärderingar, inklusive särskild löneskatt som beräknas på omvärderingen, ska från 2020 redovisas direkt mot Myndighetskapital, såvida omvärderingen inte avser pensionsersättning. Samma försäkringstekniska grunder som SPV tillämpar för övriga pensionsrörelsen ska tillämpas. Fram till och med 2019 har de försäkringtecknisk grunderna för affärsverken i princip motsvarat de av Finansinspektionen fastställda tryggandegrunderna. Till resultaträkningen har från och med 2020 lagts till redovisning av, till årets resultat, tillkommande posten försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden. LFV redovisar totalresultat efter omvärdering av pensionsskuld.

Redovisningsprinciperna samt uppställningen av resultat- och balansräkning i övrigt är oförändrade i jämförelse med föregående år.

UPPSTÄLLNINGSFORMER OCH TILLÄGGSUPPLYSNINGAR

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

KONCERNREDOVISNING

LFV upprättar koncernredovisning. I koncernredovisningen ingår affärsverket och de koncernföretag i vilka affärsverket direkt eller indirekt innehar mer än hälften av rösterna för samtliga aktier eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande (dotterföretag) samt de andra bolag (intresseföretag) i vilka affärsverket till följd av aktieinnehav har ett betydande inflytande. Mellanhavanden mellan koncernföretag elimineras i sin helhet.

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

Dotterföretag

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

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

Intresseföretag

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

VERKSAMHETSOMRÅDEN OCH GEOGRAFISKA MARKNADER

LFVs verksamhet hänförs till fyra huvudsakliga verksamhetsområden; Flygtrafiktjänst, Övrig kommersiell verksamhet, Totalförsvar och robust flygtrafiktjänst samt Forskning och innovation. Omkring 90 procent av omsättningen hänförs till verksamhetsområdet Flygtrafiktjänst.

Mer än 90 procent av verksamheten bedrivs inom Sverige. En mindre del av främst övrig kommersiell verksamhet härrör från marknader utanför Sverige.

INTÄKTSREDOVISNING

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

Anslag redovisas och avräknas i enlighet med anslagsförordningen (2011:223). Under rubriken avräkning med statsverket redovisas inkomster och utgifter mot inkomsttitel och anslag samt betalningar till och från statens centralkonto. Redovisningen mot anslag ska delas upp på anslag i räntebärande och anslag i icke räntebärande flöde. Vad beträffar investeringar inom ramen för den anslagsfinansierade verksamheten så sker avräkning mot anslaget i takt med avskrivningar.

Bidrag redovisas som intäkt vid mottagandet om avsikten med bidraget är att det ska förbrukas hos LFV och om det inte finns något krav på återbetalningsskyldighet eller om sannolikheten för återbetalningsskyldighet är liten. Även bidrag som är förenat med återbetalningsskyldighet intäktsförs om sådan skyldighet endast uppkommer i de fall affärsverket inte iakttar villkor och föreskrifter för bidraget i fråga eller om något oväntat inträffar som rubbar förutsättningarna för bidraget. Erhållna förskott av EU-bidrag avräknas ej löpande utan det sker vid slutredovisning av respektive projekt. Oförbrukade bidrag periodise-

ras för att täcka framtida kostnader och redovisas under posten övriga kortfristiga skulder.

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

Värdering av pågående tjänsteuppdrag
För tjänsteuppdrag till fast pris redovisas de inkomster och utgifter som är hänförliga till ett utfört tjänsteuppdrag som intäkt respektive kostnad i förhållande till uppdragets färdigställandegrad på balansdagen (successiv vinstavräkning). Ett uppdrags färdigställandegrad bestäms genom att nedlagda utgifter på balansdagen jämförs med beräknade totala utgifter. I de fall utfallet av ett uppdrag inte kan beräknas med en rimlig säkerhet redovisas intäkter endast i den utsträckning som motsvaras av de uppkomna uppdragsutgifter som sannolikt kommer att ersättas av beställaren. Kända eller befarade förluster redovisas omgående som kostnad.

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

ALLMÄNNA VÄRDERINGSPRINCIPER

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

ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

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

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

Utgifter för forskning får inte i något fall tas upp som anläggningstillgång. Linjära avskrivningar sker enligt plan över tillgångens nyttjandeperiod.

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

Materiella anläggningstillgångar
Materiella anläggningstillgångar värderas till anskaffningsvärde med avdrag för avskrivning enligt plan. Utgifter för egen nedlagd tid för framställande av anläggningstillgångar läggs till anskaffningsvärdet. I förekommande fall görs nedskrivning på sätt som framgår nedan. Avskrivning enligt plan beräknas genom att anskaffningsvärdet periodiseras linjärt över den bedömda nyttjandeperioden.

Avskrivning påbörjas när en tillgång är färdig att tas i bruk för sitt ändamål. När det i en tillgång ingår betydande komponenter med olika nyttjandeperioder tillämpas reglerna om så kallad komponentavskrivning. Avskrivningstiderna omprövas löpande.

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

Avskrivningar enligt plan:

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

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

LEASING

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

FINANSIELLA INSTRUMENT

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

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

Följande finansiella instrument får inte värderas till verkligt värde:

1. finansiella instrument som hålls till förfall
2. lånefordringar och andra fordringar som härrör från verksamheten och som inte innehas för handelsändamål
3. aktier och andelar i hel- eller delägda företag, samt

4. skulder, med undantag för skulder som ingår som en del i en handelsportfölj.

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

- periodisering av upplupen ränta enligt effektivräntemetoden
- återbetalning av kapitalbelopp, och
- eventuella nedskrivningar

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

KUNDFORDRINGAR

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

FORDRINGAR OCH SKULDER I UTLÄNDSK VALUTA

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

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

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

STATSKAPITAL/EGET KAPITAL

Under posten statskapital redovisas i förekommande fall:

- anslagsmedel som myndigheten använt för att finansiera anläggningstillgångar
- särskilt tilldelade anslagsmedel som myndigheten använt för att finansiera rörelsekapital

AVSÄTTNINGAR OCH ANSVARSFÖRBINDELSER

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

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

Avsättningar för omstrukturering görs när det föreligger en fastställd och utförlig omstruktureringsplan och berörda personer har informerats. Under avsättningar redovisas även framtida åtaganden avseende avtal med anställda gällande avtals- eller delpension, tjänstebefrielse med lön eller som sagts upp på grund av arbetsbrist där ett framtida åtagande genom Trygghetsstiftelsen kan komma att åberopas.

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

PENSIONER

Från och med 1 januari 2016 gäller pensionsavtal för staten, PA 16, vilket består av två avdelningar. Avdelning I är helt premiebestämd och gäller anställda födda 1988 och senare. Avdelning II är förmånsbestämd och till viss del premiebestämd. PA16 innebär ett systemskifte av det statliga pensionssystemet som får fullt genomslag för anställda födda 1988 och senare, vilka går över till en premiebestämd pensionsordning. Medarbetare födda före 1988 har flyttats över till PA16 med vissa justeringar, men behåller en förmånsbestämd pension.

Förmånsbestämda pensioner enligt PA 16 avd II gäller anställda födda 1943 till och med 1973 eller anställda med en årsinkomst om lägst 7,5 IBB (2020 501 000 kr; 2019 483 000 kr).

Personer som är födda före 1943 och har pensionsåldern 65 år, omfattas av PA-91. För flygledare gäller PA-91 om de är födda före 1948.

I pensionsskulden ingår förmånsbestämd ålderspension, efterlevandepension och sjukpension samt temporär ålderspension 60–65 år för flygledare. För flygledare födda 1988 eller senare gäller i och med PA16 inte undantaget med temporär ålderspension från 60 år.

Pensionsskulden är beräknad av Statens Tjänstepensionsverk (SPV) enligt tryggandegrunderna och innebär att intjänad pensionsrätt nuvärdesberäknas. Beräkningen baseras på aktuell räntefot enligt beslut av SPVs styrelse om försäkringstekniska grunder för beräkning av pensionsskulden. Den förmånsbestämda delen uppräknas årligen med förändringen av prisbasbeloppet. Från och med 2020 ska affärsverken använda samma beräkningsgrunder som för SPVs pensionsrörelse i övrigt.

Nuvärdet av pensionsskulden per 31 december 2020 har beräknats enligt 2020 års beräkningsgrunder. Bruttoränta om -1,4 procent har använts med avdrag för omkostnader om 0,1 procent, det vill säga en nettoränta om -1,5 procent. Nuvärdet av pensionsskulden per 31 december 2019 beräknades även den enligt 2019 års beräkningsgrunder, bruttoränta om -0,7 procent med avdrag för beräknad avkastningsskatt 0,1 och omkostnader 0,2.

Bruttoräntan beräknas av Finansinspektionen som ett genomsnitt av räntan för långa realobligationer för perioden 1 oktober till 30 september året före.

Från och med 2019 kvarstår inte längre möjlighet att välja nästa års beräkningsgrund, utan värdering sker enligt innevarande års beräkningsgrund. Summan av effekten av försäkringstekniska omvärderingar att redovisa för 2020 för avsättningar för pensionsförpliktelser som avser förmåner efter avslutad anställning, uppgår till +794 mkr inklusive särskild löneskatt. Enligt ESVs föreskrifter och allmänna råd till förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, 4 kap. 2 § redovisas denna kostnad direkt mot Fritt eget kapital istället för över resultaträkningen.

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

I pensionsskulden ingår utfästelser avseende såväl aktiv personal som pensionärer. Antastbara utfästelser avseende personal som har tidigare pensionsålder än 65 år ingår i skulden till 100 procent, då dessa pensionsavsättningar bedöms bli fullt utnyttjade. Affärsverket betalar särskild löneskatt på utbetalda pensioner. Avsättning för särskild löneskatt har därför redovisats på pensionsskulden vid räkenskapsårets utgång. Förpliktelser för pensioner som LFV har enligt ovan redovisas under avsättningar.

ANSVARSFÖRBINDELSER

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

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

SKATTER OCH SKATTEMOTSVARIGHET SAMT UTDELNING

LFVs dotterföretag redovisar aktuell skatt och erlägger således inkomstskatt. Skattesatsen för bolag i Sverige uppgår till 21,4 procent för räkenskapsår 2019-2020 och till 20,6 procent från och med 2021.

Affärsverket LFV är inte skattskyldigt till inkomstskatt, men LFV tillämpar 10 kapitlet i ESVs Särskilda bestämmelser för affärsverken, och följer regeringens föreskrifter om så kallad skattemotsvarighet, som innebär att affärsverken till staten ska inleverera ett belopp motsvarande den inkomstskatt som skulle ha erlagts om verksamheten hade bedrivits i aktiebolagsform.

Årets aktuella skattemotsvarighet beräknas på basis av i koncernredovisningen redovisat resultat med avdrag för skattemässiga dispositioner motsvarande de bokslutsdispositioner som aktiebolag kan utnyttja med tillägg för ej avdragsgilla poster samt ej skattepliktiga intäkter. Avdrag görs också för den inkomstskatt som dotterföretagen erlägger. Slutligt belopp för årets skattemotsvarighet att betala fastställs av regeringen i samband med fastställandet av verkets årsredovisning.

Uppskjuten skatt redovisas på skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden, underskottsavdrag och temporära skillnader, samt uppskjuten skatt till följd av tänkta dispositioner beräknad på årets inkomst.

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

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

ÖVRIGT

Gränsen för periodiseringar i årsbokslutet av upplupna rörelseintäkter och rörelsekostnader för 2019 och 2020 uppgår till 30 000 kronor.

Angående avrundningar av belopp som anges i årsredovisningen så har de siffror som redovisats 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.

NOTER

Belopp är angivna i mkr om ej annat anges.

NOT 1
LUFTFARTSINTÄKTER

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Undervägsavgifter	2 139	1 597	2 139	1 597
Terminalavgifter	197	129	197	129
Ersättning för flygtrafiktjänst	523	479	523	479
Summa	**2 859**	**2 205**	**2 859**	**2 205**

NOT 2
ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Hyror och arrenden	11	8	11	8
Kommersiell service/tjänster	136	605	86	627
Erhållna bidrag	83	89	83	89
Tjänsteexport	8	22	–	–
Övrigt	14	5	12	5
Summa	**253**	**728**	**193**	**728**

Koncernföretagens andel av affärsverkets övriga rörelseintäkter, 5,1 % (3,0).

NOT 3
PERSONALKOSTNADER OCH UPPLYSNINGAR OM PERSONAL, GENERALDIREKTÖR, STYRELSE OCH REVISORER

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Löner	887	830	826	830
Sociala kostnader	957	798	930	798
Övriga personalkostnader	20	30	18	30
Summa	**1 864**	**1 658**	**1 774**	**1 658**
I sociala kostnader ingår pensionskostnader inklusive löneskatt med	671	530	664	530

LÖNER OCH ERSÄTTNINGAR

	Styrelser, generaldirektören samt verkställande direktörer		Övriga anställda	
	2020	2019	2020	2019
Affärsverket	4	2	822	828
Dotterföretag	1	–	61	0
Totalt koncernen	**5**	**2**	**883**	**828**

LÖN/ARVODEN TILL STYRELSE OCH GENERALDIREKTÖR I KR

Persson Grivas Ann, GD	200101-201231	1 694 953
Olson Jan, ordförande	200101-201231	105 294
Hafström Marie, vice ordförande	200101-200630	15 196
Davidson Johan, vice ordförande	200701-201231	15 098
Davidson Johan, ledamot	200101-200630	15 196
Andrén Eva, ledamot	200101-200115	1 250
Helgesson Mats, ledamot	200101-200115	2 500
Hvittfeldt Ann-Christine, ledamot	200101-201231	30 098
Nilsson Per, ledamot	200101-201231	30 294
Edström Carl-Johan, ledamot	200116-201231	28 946
Looström Cecilia, ledamot	201119-201231	3 500
Teigland Robin, ledamot	201119-201231	3 500
Bredberg Anne-Marie, personalrep.	200101-201231	1 172 530
– varav styrelsearvode		30 000
Lennartsson Peter, personalrep.	200101-201231	556 405
– varav styrelsearvode		30 000

SJUKFRÅNVARO, %

	AFFÄRSVERKET	
	2020	2019
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	3,02	2,46
Andel av den totala sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	38,72	47,13
Sjukfrånvaro fördelad efter kön:		
Män	2,40	1,62
Kvinnor	3,83	3,54
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori:		
29 år eller yngre	1,37	1,35
30–49 år	2,96	2,07
50 år eller äldre	3,20	3,02

NOT 4
DIVERSE EXTERNA KOSTNADER

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Kostnader för vidareförsäljning	17	33	8	14
Fastighets- och hyreskostnader	65	57	59	57
Material, underhåll, transporter	161	190	154	190
Resekostnader	12	27	11	27
Främmande tjänster	238	768	257	787
Administrativa kostnader	70	162	70	173
Summa	**564**	**1 237**	**559**	**1 247**

Koncernföretagens andel av affärsverkets diverse externa kostnader, 10,6 % (0,1).

ARVODE TILL REVISORER

	KONCERN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Riksrevisionen				
– Revisionsuppdrag	1	1	1	1
KPMG				
– Revisionsuppdrag	–	0	–	–
– Andra uppdrag	1	0	1	0
PwC				
– Revisionsuppdrag	0	0	–	0
– Andra uppdrag	0	0	–	–
E & Y				
– Revisionsuppdrag	2	1	2	1
Summa	**4**	**2**	**3**	**2**

NOT 5
AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Avskrivningar				
Immateriella tillgångar	67	56	54	56
Byggnader	16	14	16	14
Förbättringsutgifter på annans fastighet	0	0	0	0
Elanläggningar	2	3	2	3
Teleutrustning	82	99	82	99
Fordon, maskiner och utrustning	2	2	2	2
Leasade anläggningar	1	1	1	1
Summa	**171**	**175**	**158**	**175**

NOT 6
RESULTAT FRÅN ANDELAR I INTRESSEFÖRETAG

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Intressebolag:				
Entry Point North AB				
Andel i intresseföretags resultat	8	17	–	–
NUAC HB				
Andel i intresseföretags resultat	–	0	–	–
SAAB Digital Air Traffic Solutions AB				
Andel i intresseföretags resultat	-15	-5	–	–
Summa	**-7**	**11**	**–**	**–**

NOT 7
RÄNTEINTÄKTER

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Ränteintäkter från bank	0	0	–	0
Ränteintäkter från kortfristiga placeringar	7	5	7	5
Ränteintäkter från kortfristiga fordringar	0	0	0	0
Övriga finansiella intäkter	3	8	3	8
Summa	**11**	**13**	**11**	**13**

NOT 8
RÄNTEKOSTNADER OCH LIKNANDE POSTER

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Räntedel i årets förändring pensionsskuld	11	66	11	66
Räntekostnader för finansiell leasing	0	0	0	0
Övriga finansiella kostnader	4	1	4	1
Summa	**15**	**66**	**15**	**66**

NOT 9
SKATT/SKATTEMOTSVARIGHET PÅ ÅRETS RESULTAT

	KONCERNEN	
	2020	2019
Årets skattemotsvarighet		
Koncernens resultat före skatt	700	-40
Årets redovisade skatt	-28	9
–varav skatt i dotterföretag	-1	–
–varav uppskjuten skatt på skattemässigt underskottsavdrag och temporära skillnader	-27	9
Resultat efter skatt	**672**	**-31**
Uppskjuten skattefordran		
Ingående värde	28	18
Förändring uppskjuten skatt på skattemässigt underskottsavdrag	-28	13
Förändring uppskjuten skatt på skattemässigt temporära skillnader	0	-3
Utgående värde	–	**28**

Uppskjuten skatt hänförs till underskottsavdrag och temporära skillnader hänförligt till värdering av fordringar. Per 31 december 2020 har uppskjutna skattefordringar hänförligt till underskottsavdrag återförts i sin helhet med hänsyn till att det är osäkert när ackumulerade underskottsavdrag kan komma att nyttjas. Uppskjutna skattefordringar på underskottsavdrag har därför inte tagits upp till något värde i årsbokslutet för 2020.

NOT 10
IMMATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
GOODWILL				
Ingående anskaffningsvärde	–	–	–	–
Årets anskaffningar	193	–	–	–
Utgående anskaffningsvärde	**193**	**–**	**–**	**–**
Ingående av- och nedskrivningar	–	–	–	–
Årets avskrivningar	-13	–	–	–
Utgående ack. av- och nedskrivningar	**-13**	**–**	**–**	**–**
Utgående planenligt restvärde	**180**	**–**	**–**	**–**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
PROGRAMRÄTTIGHETER OCH ANDRA IMMATERIELLA TILLG.				
Ingående anskaffningsvärde	959	858	959	858
Årets anskaffningar	137	116	140	116
Försäljning/utrangeringar	-5	–	-5	–
Omklassificeringar	0	-15	0	-15
Utgående anskaffningsvärde	**1 091**	**959**	**1 094**	**959**
Ingående av- och nedskrivningar	-471	-415	-471	-415
Årets avskrivningar	-54	-56	-54	-56
Försäljning/utrangeringar	5	–	5	–
Omklassificeringar	-6	–	-6	–
Utgående ack. av- och nedskrivningar	**-527**	**-471**	**-527**	**-471**
Utgående planenligt restvärde	**565**	**488**	**567**	**488**

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

NOT 11
MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
BYGGNADER				
Ingående anskaffningsvärde	577	466	577	466
Årets anskaffningar	–	111	–	111
Försäljningar / utrangeringar	–	–	–	–
Omklassificeringar	3	–	3	–
Utgående anskaffningsvärde	**580**	**577**	**580**	**577**
Ingående av- och nedskrivningar	-314	-300	-314	-300
Årets avskrivningar	-15	-14	-15	-14
Försäljningar / utrangeringar	–	–	–	–
Omklassificeringar	-1	–	-1	–
Utgående av- och nedskrivningar	**-331**	**-314**	**-331**	**-314**
Utgående planenligt restvärde	**249**	**263**	**249**	**263**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
FÖRBÄTTRINGSUTGIFTER PÅ ANNANS FASTIGHET				
Ingående anskaffningsvärde	1	–	1	–
Årets anskaffningar	1	1	–	1
Försäljningar / utrangeringar	–	–	–	–
Utgående anskaffningsvärde	**2**	**1**	**1**	**1**
Ingående av- och nedskrivningar	0	–	0	–
Årets avskrivningar	0	0	0	0
Försäljningar / utrangeringar	–	–	–	–
Utgående av- och nedskrivningar	**0**	**0**	**0**	**0**
Utgående planenligt restvärde	**1**	**1**	**1**	**1**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
FORDON, MASKINER MM				
Ingående anskaffningsvärde	34	32	34	32
Årets anskaffningar	5	2	4	2
Försäljningar / utrangeringar	0	–	0	–
Omklassificeringar	-6	–	-6	–
Utgående anskaffningsvärde	**33**	**34**	**32**	**34**
Ingående av- och nedskrivningar	-30	-28	-30	-28
Årets avskrivningar	-2	-2	-2	-2
Försäljningar / utrangeringar	0	–	0	–
Omklassificering	6	–	6	–
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**-26**	**-30**	**-26**	**-30**
Utgående planenligt restvärde	**7**	**4**	**6**	**4**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
ELANLÄGGNINGAR				
Ingående anskaffningsvärde	74	73	74	73
Årets anskaffningar	–	3	–	3
Försäljningar / utrangeringar	-2	-2	-2	-2
Utgående anskaffningsvärde	**72**	**74**	**72**	**74**
Ingående av- och nedskrivningar	-61	-60	-61	-60
Årets avskrivningar	-2	-3	-2	-3
Försäljningar / utrangeringar	2	2	2	2
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**-62**	**-61**	**-62**	**-61**
Utgående planenligt restvärde	**10**	**12**	**10**	**12**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
LEASADE ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR				
Ingående anskaffningsvärde	5	5	5	5
Årets anskaffningar	–	0	–	0
Försäljningar / utrangeringar	-1	0	-1	0
Utgående anskaffningsvärde	**4**	**5**	**4**	**5**
Ingående av- och nedskrivningar	-3	-2	-3	-2
Årets avskrivningar	-1	-1	-1	-1
Försäljningar / utrangeringar	1	0	1	0
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**-3**	**-3**	**-3**	**-3**
Utgående planenligt restvärde	**1**	**2**	**1**	**2**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
TELEUTRUSTNING				
Ingående anskaffningsvärde	1 653	1 611	1 653	1 611
Årets anskaffningar	420	84	421	84
Försäljningar / utrangeringar	-70	-41	-70	-41
Omklassificeringar	-3	–	-3	–
Utgående anskaffningsvärde	**2 001**	**1 653**	**2 002**	**1 653**
Ingående av- och nedskrivningar	-1 319	-1 261	-1 319	-1 261
Årets avskrivningar	-83	-99	-83	-99
Försäljningar / utrangeringar	69	41	69	41
Omklassificeringar	1	–	1	–
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**-1 332**	**-1 319**	**-1 332**	**-1 319**
Utgående planenligt restvärde	**668**	**334**	**670**	**334**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
PÅGÅENDE NYANLÄGGNINGAR OCH FÖRSKOTT AVSEENDE MATERIELLA ANLÄGGNINGS-TILLGÅNGAR				
Ingående anskaffningsvärde	526	331	526	331
Årets anskaffningar	412	382	417	382
Färdigställda nyanläggningar	-424	-201	-426	-201
Omklassificeringar	6	15	6	15
Utgående anskaffningsvärde	**520***	**526***	**524***	**526***

*Varav förskott till leverantörer 48 mkr.

NOT 12
ANDELAR I DOTTERFÖRETAG

	ORG. NR	ANTAL AKTIER	PROCENTANDEL AV AKTIEKAPITAL	NOMINELLT VÄRDE	BOKFÖRT VÄRDE
Direkta innehav					
Aktier i koncernföretag, LFV Holding AB	556374-8432	75 000	100	75	299
Indirekta innehav (via LFV Holding AB)					
Aktier i koncernföretag					
Aviseq Critical Communicatin AB	559235-1083	25 000	100	0	–
LFV Aviation Consulting AB	556193-1469	3 000	100	3	–
LFV Norway AS	915 874 770	100	100	0	–

NOT 13
ANDELAR I INTRESSEFÖRETAG

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Ackumulerade resultatandelar mm				
Vid årets början	46	41	–	–
Årets andel i intresseföretags nettoresultat	-7	11	–	–
Förändring i intresseföretags egna kapital mm	-4	-6	–	–
Summa	**35**	**46**	**–**	**–**
Bokfört värde	**35**	**46**	**–**	**–**

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

	ORG. NR	ANTAL AKTIER	PROCENTANDEL AV AKTIEKAPITAL	NOMINELLT VÄRDE	ANDEL AV JUST. EGET KAPITAL	BOKFÖRT VÄRDE	
Specifikation av affärsverkets och koncernens innehav av andelar i intresseföretag						KONCERNEN	AFFÄRS-VERKET
Indirekta innehav (via LFV Holding AB)							
Entry Point North AB	556682-8272	100 000	33	0	42	42	–
SAAB Digital Air Traffic Solutions AB	559060-0747	205	41	0	-7	-7	–
						35	**–**

NOT 14
ANDRA LÅNGFRISTIGA FORDRINGAR

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Vid årets början	1 395	1 288	1 395	1 286
Tillkommande poster	1 284	117	1 284	117
Avräkning Eurocontrol	–	–	–	–
Avgående poster	-2	-11	-2	-9
Summa	**2 676**	**1 395**	**2 676**	**1 395**

NOT 15
FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Övriga förutbetalda kostnader	51	64	50	63
Upplupna intäkter, övriga	153	115	149	112
Summa	**205**	**179**	**199**	**175**

NOT 16
LÅNG- OCH KORTFRISTIGA PLACERINGAR

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Kortfristiga				
Företagscertifikat	2 084	2 534	2 084	2 534
Obligationer	–	–	–	–
Summa	**2 084**	**2 534**	**2 084**	**2 534**
Långfristiga				
Obligationer	–	–	–	–
Summa	**–**	**–**	**–**	**–**

NOT 17
BUNDNA RESERVER OCH FRITT KAPITAL

	KONCERNEN			AFFÄRSVERKET		
	Stats-kapital	Bundna reserver	Fritt kapital	Stats-kapital	Bundna reserver	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	202	275	284	202	252	231
Utdelning	–	–	–	–	–	–
Förändringar hänförliga till koncernens intresseföretag	–	–	–	–	–	–
Förskjutning mellan fritt och bundet eget kapital	–	-11	11	–	–	–
Försäkringstekniskt omvärdering av pensionsskulden	–	–	-794	–	–	-794
Årets resultat	–	–	672	–	–	697
Belopp vid årets utgång	**202**	**264**	**173**	**202**	**252**	**134**

NOT 18
AVSATT TILL PENSIONER

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Vid årets början	7 471	7 056	7 471	7 056
Årets pensionsavsättning	584	595	584	595
Årets pensionsutbetalningar**	-121	-114	-121	-114
Indexering och ränta	11	-66	11	-66
Förändring pga ändrade beräkningsgrunder	794	–	794	–
Summa	**8 739**	**7 471***	**8 739**	**7 471***

* I årsredovisningen för staten används andra försäkringstekniska beräkningsgrunder för pensionsskulden fram till och med 2019-12-31. LFVs pensionsskuld i årsredovisningen för staten 2019 uppgår till 7 135 mkr (varav särskild löneskatt 1 393 mkr). Effekten av försäkringstekniska omvärderingar för avsättningar för pensionsförpliktelser som avser förmåner efter avslutad anställning (exklusive SLP) uppgår för 2019 till 145 mkr. Från och med 2020 används samma försäkringstekniska beräkningsgrunder i årsredovisningen för LFV som för staten.

**Belopp är inklusive löneskatt.

NOT 19
ÖVRIGA AVSÄTTNINGAR

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Omstruktureringskostnader	11	8	11	8
Övriga avsättningar	36	27	34	27
Summa	**47**	**35**	**44**	**35**

NOT 20
SKULDER TILL LEASINGFÖRETAG

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Leasingföretag	1	3	1	3

NOT 21
ÖVRIGA ICKE RÄNTEBÄRANDE SKULDER

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Trygghetsmedel	30	31	30	31
Omställningsfond	5	5	5	5
Skuld till Eurocontrol	30	176	30	176
Summa	**65**	**212**	**65**	**212**

NOT 22
ÖVRIGA ICKE RÄNTEBÄRANDE KORTFRISTIGA SKULDER

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Skuld till Statsverket*	326	1	326	1
Skuld till Eurocontrol	159	231	159	231
Personalskatt och arbetsgivaravgifter	51	49	46	49
Övriga kortfristiga skulder	196	178	191	178
Summa	**732**	**459**	**722**	**459**

**251,3 mkr kommer återbetalas på grund av ej nyttjade rekvirerade medel på anslag 1:20 Tillskott till Luftfartsverket.*

NOT 23
UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Löner och ersättningar	9	7	7	7
Semesterlöneskuld	70	67	66	67
Sociala avgifter	38	30	36	30
Övriga upplupna kostnader	107	35	106	35
Förutbetalda bidrag	61	62	61	62
Övriga förutbetalda intäkter	35	17	27	17
Summa	**320**	**219**	**302**	**219**

NOT 24
ANSVARSFÖRBINDELSER

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Borgen för pensionsåtaganden i LFV Airport Center AB	1	1	1	1
Borgen till förmån för koncern-företag (ram för bankgarantier)	–	–	50	50
Summa	**1**	**1**	**51**	**51**

* LFV får teckna borgensförbindelser för krediter upp till 400 mkr (200) till förmån för LFV Holding AB avseende finansiella åtaganden i bolagsgruppen.

NOT 25
ÖVRIGA UPPLYSNINGAR TILL FINANSIERINGSANALYSEN

Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Avskrivningar	158	175	158	175
Avsättningar avseende pensioner	474	414	474	414
Övriga avsättningar	11	-1	9	-1
Summa	**643**	**589**	**641**	**589**

Kassaflöde från finansieringsverksamheten

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2020	2019	2020	2019
Kortfristig del av förändring fordringar	-155	104	-155	104
Långfristig del av förändring fordringar	-1 284	-117	-1 284	-117
Summa	**-1 439**	**-14**	**-1 439**	**-14**
Kortfristig del av förändring icke räntebärande skulder	-72	39	-72	39
Långfristig del av förändring av icke räntebärande skulder	-146	-73	-146	-73
Summa	**-218**	**-34**	**-218**	**-34**

INVESTERINGAR

	Utfall 2017	Utfall 2018	Utfall 2019	Plan 2020	Utfall 2020*
Anskaffning och utveckling av nya investeringar					
ATM-utrustning	62	112	173	163	195
Radarutrustning	21	38	122	114	63
Kommunikationsutrustning	35	12	4	45	28
Radioutrustning	–	2	124	190	205
Byggnader	3	101	–	–	16
It	3	0	6	–	19
Kommersiella investeringar	29	–	–	–	2
Övrigt	–	–	2	22	1
Summa utgifter för anskaffning och utveckling	**153**	**264**	**430**	**534**	**529***
Varav investeringar i anläggningstillgångar	153	264	430	534	529
Finansiering					
Egna medel	153	264	430	534	529
Summa finansiering av anskaffning och utveckling	**153**	**264**	**430**	**534**	**529**
Vidmakthållande av befintliga investeringar					
ATM-utrustning	5	7	6	17	3
Radarutrustning	28	27	24	10	11
Kommunikationsutrustning	30	22	29	18	13
Radioutrustning	10	3	2	18	1
Byggnader	1	–	6	2	2
It	–	1	–	–	–
Kommersiella investeringar	–	–	–	–	–
Övrigt	–	–	1	1	–
Summa utgifter för vidmakthållande	**73**	**59**	**68**	**65**	**28**
Varav investeringar i anläggningstillgångar	73	59	68	65	28
Finansiering					
Egna medel	73	59	68	65	28
Summa finansiering av vidmakthållande	**73**	**59**	**68**	**65**	**28**

* Exklusive förvärv av dotterbolag 193 mkr.

LFV genomför fortlöpande uppgraderingar av såväl tekniska system och infrastruktur som arbetsmetodik. Under året har utvecklings- och ersättningsinvesteringar skett för att möta ställda krav på funktionalitet, flygsäkerhet, kapacitet och regularitet samt kostnadseffektivitet. Även omfattande investeringar i infrastruktur för en robust flygtrafiktjänst har genomförts.

Investeringsprojekten har under året påverkats av coronapandemin där flertalet projekt försenats med anledning av de restriktioner som rått gällande resor och besöksförbud, och även förseningar från leverantörer. Sedan mars 2020 har LFV jobbat intensivt med att anpassa verksamheten till de särskilda förutsättningarna som pandemin inneburit. Vissa förseningar och omprioriteringar har skett vilket även påverkar investeringsplanen under kommande år. LFV har under senaste åren genomfört stora investeringar i radarkommunikation i form av modernisering av befintliga radarstationer men även i nya stationer som ett resultat av ökade krav på övervakning i luftrummet, systemomsättning och krav genom nya europeiska regelverk. Investeringarna i de nya primärradarstationerna och modernisering av de befintliga stationerna kommer att färdigställas under 2021. Investeringar inom radarkommunikation sker kontinuerligt och fortsätter under kommande år med fokus på ökad robusthet.

LFV har under flera år utvecklat och investerat i infrastruktur för flygtrafikledning på distans, så kallade Remote Tower Services (RTS) för att möta kunders och marknadens efterfrågan. Under 2020 har investeringar skett i tekniska lösningar för RTS för fyra av Swedavias flygplatser, som ska bedrivas från kontrollcentralen för flygtrafikledning på distans (RTC) i Stockholm. Driftsättning av den första av fyra flygplatser ska ske under 2021. LFV har under året även gjort investeringar inom kommunikations-, radio och transmissionssystemDet finns ett löpande behov av investeringar- inom detta område eftersom system åldras och för att bibehålla säkerhet, kapacitet och tillgänglighet. Investeringar inom detta område kommer enligt plan fortgå under kommande år för utbyte av äldre system och med fokus på robusthet samt fysisk och logisk it-säkerhet.

Andra större investeringar under året har varit inom området ATM-utrustning däribland i COOPANS, kontinuitet och L-CAPS. Årets investeringar i COOPANS ligger på samma nivå som föregående år och innefattar löpande uppdateringar och funktionsförbättringar i flygtrafikledningssystemet TopSky. Investeringar i L-CAPS, en lösning för aeronautisk information (AIS), är drivet av en EU-förordning som syftar till att modernisera AIS-tjänster. Implementeringen är planerad att färdigställas under 2021. LFVs investering för en kontinuitetslösning innebär att möjliggöra att trafikledning kan bedrivas från den andra kontrollcentralen i händelse av bortfall för den ena. Funktionalitet för stegvis ökande kontinuitetsförmåga börjar under 2021.

LFV genomför löpande prioriteringar och anpassar investeringsplanen i förhållande till omvärldsförändringar, regelkrav och verksamhetsbehov.

Utfallet för 2020 är något högre än 2019, men lägre än planen för 2020, vilket utöver viss omprioritering i huvudsak på grund av förseningar och förskjutningar i genomförande som delvis beror på coronapandemin. Restriktioner i form av reseförbud och besöksförbud försvårade och i vissa fall omöjliggjorde tillgång till de operativa anläggningarna. LFV har också haft resursbrist inom vissa kompetensområden. Till följd av nya regleringar, ökade krav på kapacitet, ökade samhällskrav samt ökad robusthet i flygtrafiktjänsten i alla beredskapslägen har investeringstakten successivt höjts de senaste åren. Det har inneburit utmaningen i frågan om att ha tillräckligt med personella resurser för att klara den högre investeringstakten.

Under de närmast kommande åren väntas investeringarna ligga på en motsvarande nivå som för 2020 med fortsatta investeringar i huvudsak i ATM-, radar- och radio-och kommunikationsutrustning.

RAPPORTERING ENLIGT PRESTATIONSPLAN

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

Målområden – KPI	Område	KPI (definition)	Mål 2019	Utfall 2019	Mål 2018	Utfall 2018	Mål 2017	Utfall 2017	Mål 2016	Utfall 2016	Mål 2015	Utfall 2015
FLYGSÄKERHET Införande av RAT-metodiken, %	Dansk-svenska luftrummet	Flygsäkerhets-incidenter	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Mognad i SMS – Säkerhetsledningssystem – Säkerhetskultur (skala A= lägst, E=högst)	Dansk-svenska luftrummet	Mognad enligt enkät	C		C		C		C		C	
	LFV	Mognad enligt enkät	C	D	C	D	C	D	C	D	C	D
Mognad i SMS – Säkerhetsledningssystem – Övrigt (skala A= lägst, E=högst)	Dansk-svenska luftrummet	Mognad enligt enkät	C		C		C		C		C	
	LFV	Mognad enligt enkät	D	C	C	C	C	C	C	C	C	C
MILJÖ Genomsnittlig horisontell en route-effektivitet, %	En route dansk-svenska luftrummet	Avvikelse mellan flugen och rakaste distans.	1,19	1,25	1,20	1,21	1,20	1,18	1,20	1,20	1,20	1,18
KAPACITET ATFM-förseningar – minuter per flygning	En route dansk-svenska luftrummet	Förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten	0,09	0,07	0,09	0,04	0,10	0,02	0,10	0,05	0,10	0,02
Terminal ATFM-förseningar vid ankomst – minuter per flygning	Terminal Arlanda	Förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten	0,35	0,32	0,35	0,41	0,35	0,12	0,35	0,22	0,35	0,07
KOSTNADSEFFEKTIVITET (Sverige), kronor	En route	Enhetskostnad – Sverige	513,36		531,68		550,72		569,89		585,00	
		– LFV	386,41	394,01	402,42	409,98	419,44	476,91	440,70	470,42	457,11	565,47
		– LFV exkl. kostnader undantagna från riskdelning		366,35		364,36		391,08		407,21		435,01
	Terminal Arlanda	Enhetskostnad – Sverige	1 046,49		1 073,95		1 100,00		1 144,60		1 212,76	
		– LFV	748,34	855,30	763,42	848,62	786,06	982,09	810,45	960,42	856,93	1 142,53
		– LFV exkl. kostnader undantagna från riskdelning		804,28		755,67		771,55		804,97		862,70

Nedanstående återrapportering av prestationsplanen innehåller slutavstämning för 2019 efter utgången av RP2. För RP3 finns inga fastställda mål men utfall rapporteras på de nyckeltal som kommer att bli föremål för EU-mål. 2020 är första året i RP3-perioden (2020-2024).

FLYGSÄKERHET

RP2: Målet på EU-nivå är att RAT-metodiken ska vara fullt införd inom EU från 2019. RAT-metodiken är en metod för att klassificera flygsäkerhetshändelser. För LFV var dock prestationsplanens mål att metodiken skulle vara fullt införd redan 2015. LFV uppnådde detta mål.

Utöver användningen av RAT-metodiken finns mål avseende bedömd mognadsgrad enligt enkätundersökning avseende säkerhetsledningssystem uppdelat på säkerhetskultur respektive övrigt. LFVs mognadsgrad uppfyller inte uppsatta mål under 2019 efter en revidering av Transportstyrelsen

RP3 – 2020: Enkäten avseende de föreslagna målen för RP3 har kommit, men rapportering görs först under våren 2021 och utfall rapporteras till EU 1 juni 2021.

MILJÖ

Målet innebär att avvikelsen mellan faktisk flugen och rak distans mäts, genomsnittlig horisontell en route-effektivitet. Avsikten är att flygvägen ska vara så rak som möjligt och därmed orsaka så lite miljöpåverkan som möjligt. Sverige ligger långt fram inom miljöområdet och tillämpar sedan flera år ”Free route airspace” vilket innebär att flygbolagen har möjlighet att flyga rakt inom svenskt luftrum.

RP2: Målet gäller för det dansk-svenska luftrummet som helhet och uppnåddes under åren 2015–2017, medan målet knappt överstegs under 2018. Under 2019 uppnåddes inte målet till följd av väderrelaterade störningar och militär flygverksamhet. Målet var mycket ambitiöst och även små störningar gav avvikelser.

RP3 - 2020: Utfallet för RP3 följs upp för Sverige och uppgick till 1,03 procent och var ett av de lägsta i Europa. Utfallet påverkades av de låga trafikvolymerna i luftrummet.

KAPACITET

Målet innefattar förseningar i flygtrafiken orsakade av flygtrafiktjänsten mätt som genomsnittlig försening per flygning.

RP2: Prestationsplanens kapacitetsmål avseende en route gäller för dansk-svenska luftrumsblocket i sin helhet.

Utfallet för 2019 innebär att LFV bidragit till att målet nåddes. Målet har därmed uppnåtts under samtliga år i den andra referensperioden. Även målet för terminal Arlanda har uppnåtts under 2019. De förseningar som har uppstått under året beror på väderrelaterade restriktioner, resursbrist vissa dagar under sommarhalvåret samt störningar i teknisk infrastruktur.

RP3 – 2020: Utfallet för RP3 följs upp för Sverige och utfallet uppgick till 0,01 minuter per flygning. För terminal Arlanda blev utfallet 0,00 minuter per flygning. Utfallet påverkades av de låga trafikvolymerna i luftrummet.

KOSTNADSEFFEKTIVITET

RP2: Mål för kostnadseffektivitet sätts på nationell nivå och mäter reala enhetskostnader i 2012 års prisnivå mätt i HIKP, Harmoniserat konsumentprisindex. De kostnader som avses för en route är, i enlighet med de nationella riktlinjer som Transportstyrelsen har tagit fram, kostnader för en route-verksamheten vid kontrollcentralerna, infrastruktur samt även stora delar av tornverksamheten.

För terminal Arlanda omfattas kostnader för torntjänsten inklusive ledning och stödtjänster. För såväl en route som för terminal Arlanda visar 2019 ett högt utfall då det innehåller kostnader undantagna från riskdelning avseende extra pensionsavsättning med anledning av det låga ränteläget. Målet har inte uppnåtts 2019 för varken en route och terminal Arlanda, varken totalt eller exklusive undantagna pensionskostnader. Utfallet för 2019 har korrigerats efter LFVs rapportering till Transportstyrelsen våren 2020.

De kostnader som undantas från riskdelning regleras i avgiftssystemet efter utgången av RP2, vilket innebär att slutavstämning har skett 2020.

RP3 – 2020: Målen för kostnadseffektivitet kommer att följas upp sammantaget för 2020 och 2021 med anledning av den rådande situationen och i enlighet med EU 2020/1627 (undantagsåtgärder för den tredje referensperioden (2020–2024)).

Under 2020 har LFV deltagit vid Transportstyrelsens konsultationer.

FÖRSLAG TILL UTDELNING

Luftfartsverket ska lämna utdelning med 15 procent av årets vinst. För 2020 uppgår årets resultat till 672 mkr och totalresultat efter omvärdering av pensionsskulden till -122 mkr. Utdelning föreslås utgå med 0 mkr. Årets skattemotsvarighet uppgår till -28 mkr. Skatt att betala uppgår till 0 mkr.

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

Norrköping den 18 februari 2021

Jan Olson
ORDFÖRANDE

Ann Persson Grivas
GENERALDIREKTÖR

Ann-Marie Bredberg

Johan Davidson

Carl-Johan Edström

Ann-Christine Hvittfeldt

Peter Lennartsson

Cecilia Looström

Per Nilsson

Robin Teigland

Riksrevisionens revisionsberättelse beträffande denna årsredovisning har avgivits i februari 2021.

Stefan Andersson

Margit Nestra

REVISIONSBERÄTTELSE FÖR LUFTFARTSVERKET 2020

RAPPORT OM ÅRS-REDOVISNINGEN MED KONCERNREDOVISNING

UTTALANDEN

Riksrevisionen har enligt 5 § lagen (2002:1022) om revision av statlig verksamhet med mera utfört en revision av årsredovisningen med koncernredovisning för Luftfartsverket för 2020, daterad 2021-02-18.

Enligt Riksrevisionens uppfattning har myndigheten:

- upprättat årsredovisning med koncernredovisning enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, instruktion, regleringsbrev och särskilda regeringsbeslut för myndigheten.
- i alla väsentliga avseenden gett en rättvisande bild av Luftfartsverkets och koncernens ekonomiska resultat, finansiering och finansiella ställning per den 31 december 2020.
- lämnat en förvaltningsberättelse och information i övrigt som är förenlig med och stödjer en rättvisande bild i årsredovisningen som helhet.

GRUND FÖR UTTALANDEN

Riksrevisionen har utfört revisionen enligt International Standards of Supreme Audit Institutions (ISSAI) för finansiell revision, och Riksrevisionens instruktion för granskning av resultatredovisning och annan information i årsredovisningen (RRI). Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende gentemot myndigheten i enlighet med ISSAI 30 Code of Ethics och har uppfyllt våra åtaganden i enlighet med dessa etiska regler. Vi anser att de revisionsbevis vi har erhållit är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för Riksrevisionens uttalanden.

Myndighetsledningens ansvar för årsredovisningen

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

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar myndighetsledningen för bedömningen av myndighetens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift, såvida det inte finns särskilda skäl att inte göra det.

Revisorns ansvar

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

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

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

Som en del av granskningen i enlighet med RRI, planerar och genomför vi revisionen för att:

- för väsentlig information, av finansiell eller icke finansiell natur som lämnas i förvaltningsberättelsen inhämta tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis för att sådan information har upprättats med syfte att tillsammans med årsredovisningens övriga delar ge en rättvisande bild av verksamheten utifrån regelverket.
- genomföra erforderliga åtgärder avseende övrig information för att förvissa oss

om att denna är förenlig med de övriga delarna i årsredovisningen och fri från väsentliga fel, baserat på vår kunskap om myndigheten.

Vår kommunikation med ledningen innefattar bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning och betydande resultat från revisionen, inklusive eventuella betydande brister i den interna styrningen och kontrollen som vi identifierat.

RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

Ledningens efterlevnad av tillämpliga föreskrifter för användningen av anslag och inkomster

UTTALANDE

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

GRUND FÖR UTTALANDE

Vi har utfört revisionen enligt ISSAI och RRI. Vårt ansvar enligt dessa beskrivs närmare i avsnittet om Revisorns ansvar.

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

LEDNINGENS ANSVAR

Det är myndighetens ledning som ansvarar för att användning och redovisning av anslagsmedel och inkomster sker i enlighet med tillämpliga föreskrifter samt enligt de finansiella villkor som anges i regleringsbrev och särskilda regeringsbeslut för myndigheten.

REVISORNS ANSVAR

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

Ledningens bedömning av intern styrning och kontroll

UTTALANDE

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

GRUND FÖR UTTALANDE

Vi har utfört revisionen enligt ISSAI och RRI. Vårt ansvar enligt dessa beskrivs närmare i avsnittet om Revisorns ansvar.

Vi anser att de bevis vi har erhållit är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för Riksrevisionens uttalande.

LEDNINGENS ANSVAR

Det är myndighetens ledning som har ansvar för att, i enlighet med kraven i förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, instruktion, regleringsbrev och särskilda regeringsbeslut för myndigheten, lämna ett uttalande om den interna styrningen och kontrollen vid myndigheten.

REVISORNS ANSVAR

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

Ansvarig revisor Stefan Andersson har beslutat i detta ärende. Uppdragsledare Margit Nestra har varit föredragande.

Stefan Andersson

Margit Nestra

Kopia för kännedom: Luftfartsverket, Infrastrukturdepartementet, Finansdepartementet, budgetavdelningen.

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

STYRELSE & LEDNING

STYRELSE



Jan Olson

Ordförande sedan 2013

Styrelseuppdrag: Ordförande Arlandabanan Infrastructure AB och Märsta Förenade Åkeriföretag AB.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar SAS och SJ. Affärsutvecklingschef SJ 2003–2012, vd 2012.
Utbildning: Civilekonom Stockholms universitet.
Födelseår: 1950



Johan Davidson

Vice ordförande sedan 2020, ledamot sedan 2013

Nuvarande befattning: Chefsekonom Svensk Handel.
Styrelseuppdrag: Fortifikationsverket och Statens Fastighetsverk.
Tidigare befattningar: Chefsekonom Sveriges Apoteksförening, politiskt sakkunnig och biträdande samordningschef i Statsrådsberedningen.
Utbildning: Studier i bland annat nationalekonomi vid Stockholms universitet.
Födelseår: 1972



Ann Persson Grivas

Ledamot sedan 2017

Styrelseuppdrag: Ordförande LFV Holding AB, LFV Aviation Consulting AB, Aviseq Critical Communication AB och Entry Point North. Vice ordförande Luleå Tekniska universitet/LTU. Ledamot SOS Alarm och insynsrådet för Institutet för rymdfysik.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar Försäkringskassan, Sony Ericsson, Vattenfall, Telefonibolaget 3 och SAS.
Utbildning: Högskoleexamen humanistisk fakultet, Uppsala universitet.
Födelseår: 1961



Carl-Johan Edström

Ledamot sedan 2020

Nuvarande befattning: Flygvapenchef.
Tidigare befattningar: Stridspilot, divisionschef, lokal flygchef och flottiljchef vid Norrbottens flygflottilj.
Utbildning: Militär utbildning samt en master i strategi för säkerhetspolitik och militära operationer.
Födelseår: 1967



Ann-Christine Hvittfeldt

Ledamot sedan 2016

Nuvarande befattning: Flertal styrelseuppdrag.
Tidigare befattningar: Volvo Logistics AB, Hemtex AB, Speedcargo AB/DFDS AS.
Utbildning: Economics High School, Bergaskolan Export & Import Int Trade, University of Gothenburg Transport economy and material supply mm.
Födelseår: 1966



Per Nilsson

Ledamot sedan 2014

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



Cecilia Looström

Ledamot sedan 2020

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



Robin Teigland

Ledamot sedan 2020

Nuvarande befattning: Professor Chalmers tekniska högskola.
Tidigare befattningar: Professor och styrelseledamot på Handelshögskolan i Stockholm, McKinsey & Company.
Utbildning: BA Stanford University, MBA The Wharton School, MA University of Pennsylvania, ekonomie doktor, Handelshögskolan i Stockholm.
Födelseår: 1964



Ann-Marie Bredberg

Ledamot personalföreträdare sedan 2010

Nuvarande befattning: Flygledare och ordförande fackförbundet ST inom Flygledningen i LFV.
Styrelseuppdrag: LFV Holding (personalföreträdare).
Utbildning: Flygledare.
Födelseår: 1963



Peter Lennartsson

Ledamot personalföreträdare sedan 2010

Nuvarande befattning: Flygledare och 1 vice ordförande fackförbundet ST.
Utbildning: Flygledare.
Födelseår: 1972

2010–1 juli 2020
Marie Hafström, vice ordförande
2015–20 januari 2020
Mats Helgesson, ledamot
2013–16 januari 2020
Eva Andrén, ledamot

KONCERNLEDNING



Ann Persson Grivas
Generaldirektör

Anställd sedan: 2017
Styrelseuppdrag: Ordförande LFV Holding AB, LFV Aviation Consulting AB, Aviseq Critical Communication AB och Entry Point North. Vice ordförande Luleå Tekniska universitet/LTU. Ledamot SOS Alarm och insynsrådet för Institutet för rymdfysik.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar inom Försäkringskassan, SAS, Sony Ericsson, Vattenfall och Telefonibolaget 3.
Utbildning: Högskoleexamen humanistisk fakultet, Uppsala universitet.
Födelseår: 1961



Magnus Corell
Överdirektör och stf GD

Anställd sedan: 2019
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB.
Tidigare befattningar: Chefspositioner inom Regeringskansliet, med erfarenhet från Infrastrukturdepartementet, Näringsdepartementet och Justitiedepartementet.
Utbildning: Jur. kand. Uppsala universitet, domarutbildad Svea hovrätt, Försvarets tolkskola.
Födelseår: 1969



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

Anställd: 1997–2005 samt sedan 2008.
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB.
Tidigare befattningar: Tingsmeritering och jurist LFV, Kriminalvårdsstyrelsen och Advokatfirman Glimstedt.
Utbildning: Jur. kand., Stockholms universitet.
Födelseår: 1963



Barbro Bolander
HR-direktör och tf kommunikationsdirektör

Anställd sedan: 2017
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB
Tidigare befattningar: Ledande befattningar inom Socialstyrelsen, Skolinspektionen, Grant Thornton, Försvarsmakten, DNB Asset Management, SJ.
Utbildning: Personalvetare, Linköpings och Stockholms Universitet.
Födelseår: 1957



Peter Fältsjö
Tf Direktör En Route

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



Sture Hjalmarsson
Tf Direktör Styrning och Ekonomi

Anställd sedan: 2019
Tidigare befattningar: Ledande positioner såväl operativt ansvarig som i stabsroller inom statlig myndighet, börsnoterat företag och kommuner.
Födelseår: 1951



Anna Helena Wåhlin
Direktör Operations

Anställd sedan: 1982
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB, LFV Aviation Consulting AB och Saab Digital Air Traffic Solutions AB.
Tidigare befattningar: Flera ledande befattningar inom LFV.
Utbildning: Flygledare.
Födelseår: 1962



Ulf Thibblin
Teknisk direktör

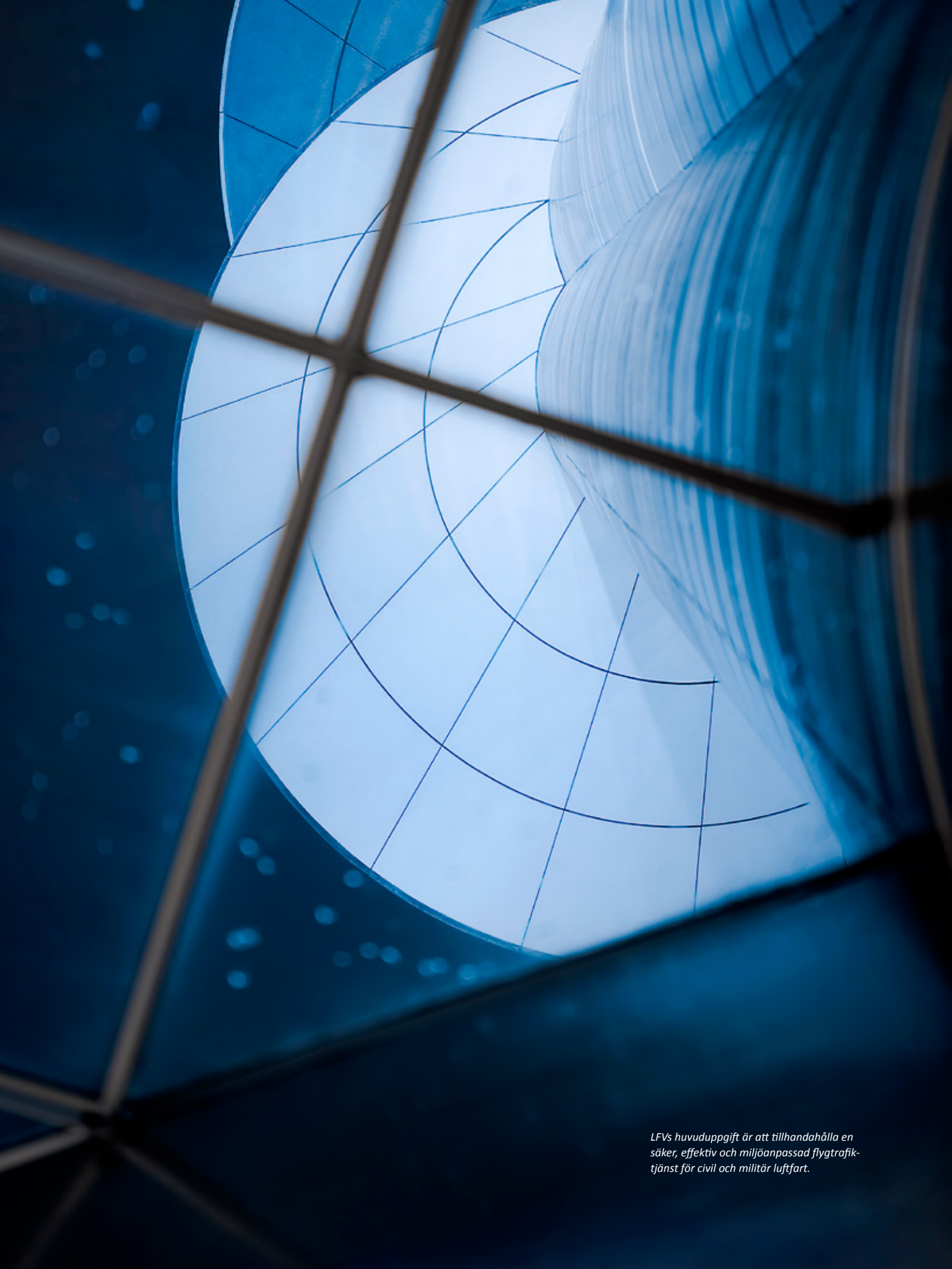
Anställd sedan: 2013
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB, LFV Norway AS, Entry Point North AB och Saab Digital Air Traffic Solutions AB.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar inom Saab och Ericsson.
Utbildning: Civilingenjör teoretisk fysik samt teknisk doktor vid Linköpings universitet.
Födelseår: 1958



Jan Berggren
Tf direktör Gemensamma tjänster

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

2014–31 augusti 2020
Mikael Larsson, ekonomidirektör
2014–31 augusti 2020
Maria Wall Petrini, Director Business Intelligence
2014–13 september 2020
Elisabeth Lindgren, kommunkationsdirektör



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

FEM ÅR I SAMMANDRAG

	2020	2019	2018	2017	2016
FLYGTRAFIKEN (tusental)					
Antal rörelser i svenskt luftrum:					
Inrikes	62	127	140	153	152
Utrikes	100	277	288	286	270
Överflygningar	169	369	357	323	304
TOTALT	**332**	**774**	**785**	**762**	**726**
Antal service units (tusental)	1 676	3 820	3 815	3 614	3 402
EKONOMI (mkr)					
Rörelseintäkter	3 310	3 071	3 156	3 253	3 149
Resultat efter finansiella poster	700	-40	5	-78	14
Totalresultat efter omvärdering av pensionsskulden	-122	-	-	-	-
Investeringar	557	498	324	227	161
Räntabilitet på eget kapital, %	(neg.)	(neg.)	1	(neg.)	1
Soliditet, %	6	8	9	9	11
Likvida medel	5 104	5 748	5 626	5 322	4 890
Eget kapital	638	760	791	790	854
Pensionsskuld	8 739	7 471	7 056	6 539	5 803
BALANSOMSLUTNING	10 708	9 412	9 028	8 382	7 624
PERSONAL					
Antal årsarbetare	1 121	992	982	974	983
varav operativa flygledare	500	548	541	546	530
varav övrig personal	621	444	441	428	453
Antal anställda	1 348	1 123	1 114	1 125	1 143
varav kvinnor	509	488	485	490	504
varav män	839	635	629	635	639
Sjukfrånvaro, % i affärsverket	3,02	2,46	2,81	3,00	2,71

FÖRKORTNINGAR OCH FÖRKLARINGAR

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

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

A- och B-händelser. Ett internationellt system för kategorisering av händelser baserat på deras flygsäkerhetspåverkan.

ANSP. Air Navigation Services Provider, leverantör av flygtrafiktjänst.

ATCC. Air Traffic Control Center, kontrollcentral för flygtrafikledning.

ATM. Air Traffic Management, flygtrafikledning.

ATS. Air Traffic Services, flygtrafiktjänst.

AVISEQ, Aviseq Critical Communication AB.

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

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

CNS. Communication Navigation Surveillance, kommunikation, navigering och övervakning.

Common Requirements. EU-kommissionens genomförandeförordning 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer.

COOPANS. Samarbete mellan sex flygtrafiktjänstleverantörer i Sverige, Danmark, Irland, Österrike, Portugal och Kroatien. Gemensam teknikutveckling.

DK-SE-FAB. Gemensamt danskt-svenskt luftrum. LFV och danska Naviair bedrev fram till 1 september 2019 gemensam flygtrafiktjänst i detta luftrum genom det gemensamägda bolaget NUAC.

EASA. European Aviation Safety Agency. Europeiska flygsäkerhetsmyndigheten.

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

EUROCONTROL. Eurocontrol samordnar den europeiska flygtrafiken. Eurocontrol har ingen lagstiftningsbefogenhet men arbetar för att harmonisera och utveckla flygtrafiktjänsterna i medlemsländerna. Närmare 40 stater är medlemmar.

FAB. Functional Airspace Block eller funktionellt luftrumsblock. Det dansk-svenska luftrummet är ett FAB.

FDP. Flight Data Processor.

FRA. Free route airspace. Raka flygvägar som innebär kortare flygvägare och mindre utsläpp.

GSF. Gemensamma servicefunktioner. Gemensam resurs för LFV och Sjöfartsverket för ekonomiadministration med mera. Under 2020 avvecklades GSF och funktionerna återfördes till respektive organisation.

IATA. International Air Transport Association. Flygbolagens samarbetsorganisation.

ICAO. International Civil Aviation Organization. FN-organ för flyget.

MSSR. Monopulse secondary surveillance radar eller sekundärradar. Detekterar föremål i luften och data från en transponder.

PSR. Primary Surveillance Radar eller primärradar. Detekterar föremål i luften.

RAT-metodik. Risk Analysis Tool. Metod för att systematiskt klassificera säkerhetsrelaterade händelser inom flyget.

RTC. Remote Tower Center. Från nybyggda RTC Stockholm ska LFV bedriva flygtrafikledning på distans för de fyra Swedaviaflygplatser Kiruna, Umeå, Östersund och Malmö.

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

RTS. Remote Tower Services, flygtrafikledning på distans.

SDATS. Saab Digital Air Traffic Solutions. Bolag för utveckling, marknadsföring, försäljning och drift av flygtrafikledning på distans. Ägs av LFV och Saab.

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

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

SWEA. Sweden Airspace Project. Omfattande luftrumsmodernisering som fullt implementerat innebär en effektivisering av flygtrafiktjänsten.

TFÖ. Totalförsvarsövning. Under 2020 genomförs TFÖ2020.

VCS-system. Voice Communication System.

WAM. Wide Area Multilateration. En form av radar.

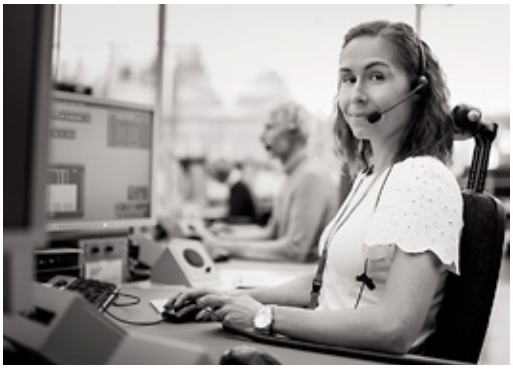


LFV — LUFTFARTSVERKET
ORGANISATIONSNUMMER: 202100-0795

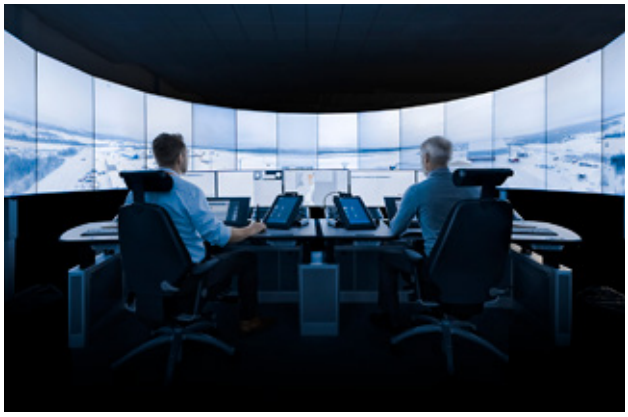
601 79 NORRKÖPING
BESÖKSADRESS HUVUDKONTOR: HOSPITALSGATAN 30, NORRKÖPING
TELEFON: 011-19 20 00

EPOST: LFV@LFV.SE · TWITTER@LUFTFARTSVERKET
INSTAGRAM@LUFTFARTSVERKET · LINKEDIN.COM LFV · LFV.SE

Tack till alla som medverkat i LFVs årsredovisning. Grafisk form och produktion: Sthlm Kommunikation & IR.
Fotografer: Peter Karlsson, Anna Ruth Fridholm, Gustav Kaiser, Adam Ihse, Simon Eliasson, Per Wilhelmsson, Jonas Åkesson, Tim Jansson, Josef Simko, Mattias Barda, Max Berggren, Åsa Bergquist, Juliana Wiklund Athena, Louise Levin Försvarsmakten, Gustav Weiberg Katla Aero, Försvarsmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Getty Images, Lavette Film.
Bilderna är bland annat tagna från ATCC och RTC Stockholm, ATS Arlanda och Landvetter.
Tryck: Danagård Litho 2021.













www.lfv.se