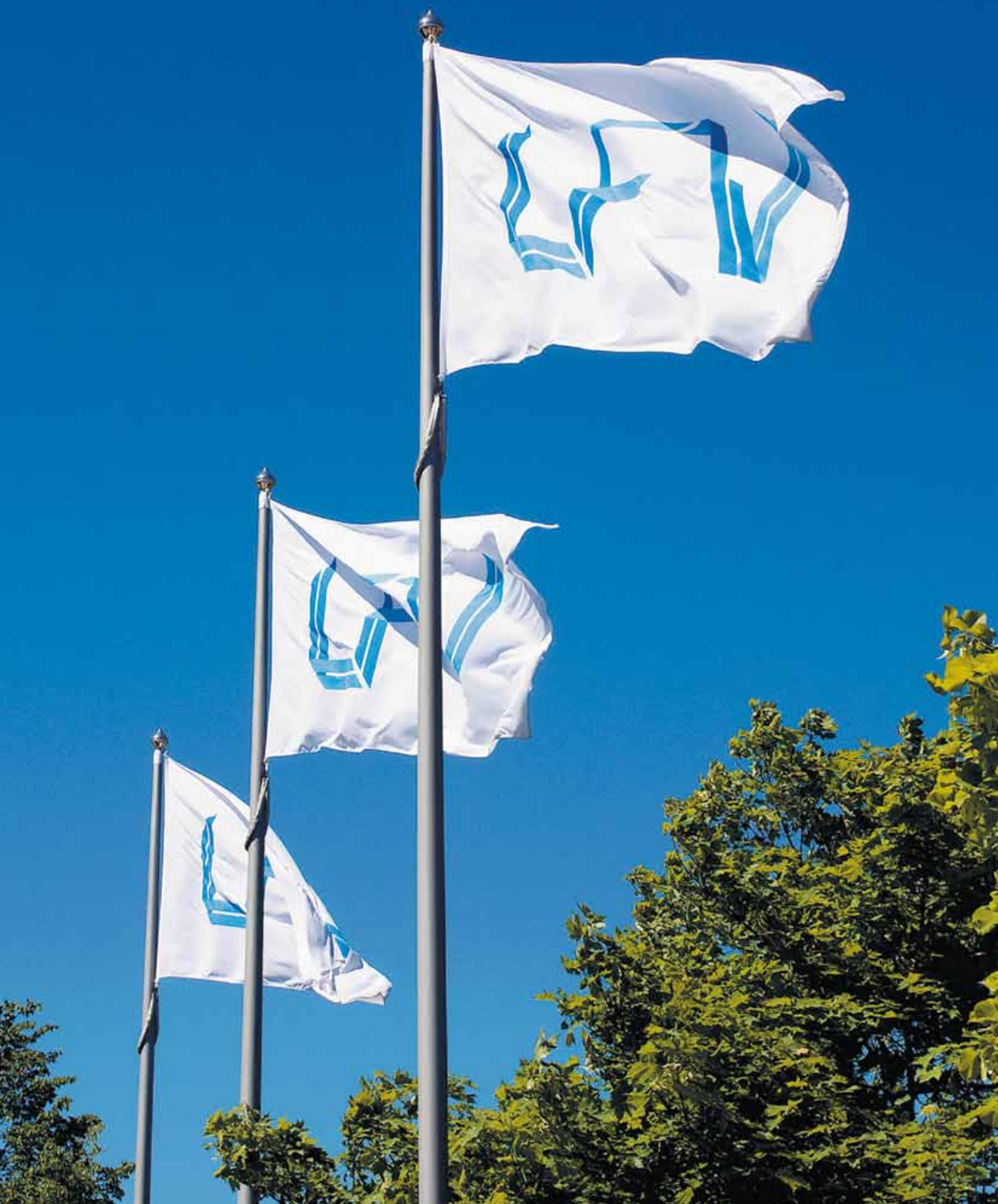


ÅRSREDOVISNING 2011





Affärsverket LFV svarar för flygtrafiktjänster i Sverige. LFV är verksamt på 35 platser runt om i landet. LFV omsatte 2,5 miljarder under 2011 och redovisar ett resultat efter finansiella poster på 85 miljoner. Vid årets slut var antalet årsarbetare 1 141.

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	SID
Viktiga händelser.....	1
Generaldirektören om flyget, LFV och framtiden	2
Kraftig tillväxt i flygtrafiken	4
LFVs verksamhet	5
Europeisk harmonisering av Flygtrafiktjänsten.....	8
Tre pelare i det dansk-svenska samarbetet.....	10
Organisation och medarbetare.....	12
Resultaträkning med kommentarer	14
Balansräkningar och finansieringsanalyser med kommentarer	17
Noter	21
Rapportering enligt regleringsbrevet för LFV	27
Redovisningshandlingar.....	28
Risker	30
Förslag till utdelning	33
Revisionsberättelse	34
Styrelse	35
Koncernledning	36
Här finns LFV.....	37

Viktiga händelser

Kraftig trafikuppgång

Tillväxten i flygtrafiken fortsatte med stora ökningar under hela 2011. Både utrikes- och inrikestrafiken ökade kraftigt som en följd av den goda konjunkturen som rått i Sverige under året. Inrikestrafiken har också gynnats av väderrelaterade svårigheter för markbunden trafik under vinterperioden samt regularitetsproblem för tågtrafiken.

Framgångsrik effektivisering

Resultatet för 2011 blev 85 miljoner, vilket är bättre än väntat. Lägre kostnader genom ett ambitiöst effektiviseringsprogram och mer flygtrafik är huvudorsakerna. Under 2011 har kostnads-effektiviseringar genomförts med över 100 miljoner. Sammantaget innebär det att över 200 miljoner har sparats sedan effektiviseringsprogrammet sjösattes år 2009.

Dock har LfV fortfarande ett underskott i en route-verksamheten från tidigare år på 463 miljoner. De nya prestationskraven innebär att en route-kostnaderna måste sänkas med minst 10 procent till och med 2014. Det innebär krav på effektiviseringar om ytterligare minst 200 miljoner.

Konkurrensutsättning lokal flygtrafiktjänst

Under 2011 har tolv flygplatser förnyat sina kontrakt med LfV. En flygplats har valt en annan operatör. För nio av Swedavias flygplatser har upphandlingen

av lokal flygtrafiktjänst avbrutits pga osäkerhet om vilket luftrum som kan upphandlas. Det innebär att LfV kommer att fortsätta leverera flygtrafiktjänst där även under 2012.

NUAC

Sedan 1 januari 2011 sköter NUAC den operativa supporten för Naviairs och LfVs tre kontrollcentraler Köpenhamn, Malmö och Stockholm. EU har utnämnt det svensk-danska samarbetet om ett gemensamt luftrum till ett av Europas tio mest lyckade projekt inom transportområdet.

Den 1 juli 2012 övertar NUAC även den operativa driften. Det gemensamma bolaget sköter sedan flygtrafikledningen i det svensk-danska luftrummet, vilket leder till en effektivare verksamhet och lägre kostnader för kunderna, flygbolag och resenärer. Samarbetet leder också till en minskad miljöpåverkan.

Miljöprojekt

Miljöprojektet Vinga vid Göteborg Landvetter Airport genomfördes under 2011. Under projektiden maj-september gjordes 178 kurvade och därmed kortare inflygningar till flygplatsen. Resultaten visar en snittbesparing på 283 kilo koldioxidutsläpp per inflygning och genom att lägga de kurvade inflygningsbanorna över gleset befolkade områden minskade antalet överflygningar för många av flygplatsens grannar.

Arbetet med fjärrstyrda torn pågår i Sundsvall. LfVs mål under 2012 är att

bli klar med validering och certifiering för att gå i skarp drift 2013. Då ska flygplatserna i Sundsvall och Örnsköldsvik fjärrstyras från centralen i Sundsvall.

Utredning om LfVs verksamhetsform

Regeringen beslutade i november om direktiv för en utredning om LfVs verksamhetsform. Till utredare utsågs Jonas Bjelfvenstam, GD på VTI som ska analysera LfVs möjligheter att inom ramen för nuvarande verksamhetsform och instruktion verka på en konkurrensutsatt marknad samt beskriva konsekvenserna om möjligheterna begränsas. Utredaren ska utgå från att LfVs uppdrag att med ensamrätt tillhandahålla flygtrafiktjänst i det övre luftrummet ligger fast. Det samma gäller avseende den civil-militärt integrerade flygtrafiktjänsten. Uppdraget ska redovisas senast den 15 april 2012.

Uppgradering av flygtrafikledningssystemet

Uppgradering av flygledningssystemen pågår för fullt i Coopans fem medlemsländer. Irland var först, sedan kom Sverige med Malmö ATCC där implementeringen skedde 3 januari 2012. Vår samarbetspartner danska Naviair uppgraderar sitt system 31 mars och för Stockholm ATCC sker uppgraderingen i anslutning till jul- och nyårshelgen 2012/13. Tidpunkterna är valda för att flygtrafiken ska påverkas så lite som möjligt.



Generaldirektören om flyget, LFV och framtiden

Flygtrafiken har växt kraftigt sedan maj 2010. För helåret 2011 har antalet flygplanrörelser ökat med 8% till 706 000. Det är näst högsta någonsin, men under årets sista månader har ökningstakten avtagit.

Den svagare ekonomiska konjunkturen påverkar flyget. Företagen sparar kostnader genom att dra ned på resandet och privatpersoner som är oroliga för sin ekonomi beställer inte dyrbara semesterresor. LFVs prognos för år 2012 är en ökning av antalet rörelser med 1-2%, men osäkerheten är stor.

Framgångsrik effektivisering

Resultatet under 2011 blev bättre än väntat. Lägre kostnader genom ett ambitiöst effektiviseringsprogram och mer flygtrafik är huvudorsakerna. Under 2011 har kostnadseffektiviseringar genomförts med över 100 miljoner. Sammantaget innebär det att över 200

miljoner har sparats sedan effektiviseringsprogrammet sattes i gång 2009. En sänkning av räntan har under året medfört att pensionskostnaderna ökat. Det fortsatt låga ränteläget innebär att risken är hög att vi även under 2012 kommer att drabbas av ökade pensionskostnader. LFV löste under 2011 in en del av pensionsskulden. Detta bidrar till att minska den finansiella risken och bidrar till en stabilare kostnadsutveckling. Vi kan glädja oss åt det goda arbete som gjorts under 2011, men samtidigt vara medvetna om att vi står inför tuffa ekonomiska utmaningar det kommande året. Vi bär fortfarande med oss ett underskott i en route-verksamhet från tidigare år på över 460 miljoner. De nya prestationskraven innebär att en route-kostnaderna måste sänkas med minst 10 % till och med 2014. Därtill är osäkerheten om konjunkturen och flygtrafikens utveckling de kommande åren mycket stor.

Delning och konkurrens

1 september 2010 öppnades möjligheten att anlita andra än LFV för att bedriva flygtrafikledningstjänst för luftrum i anslutning till flygplatser. Beslutet kom efter att flygplatsverksamheten inom Luftfartsverket avskilts och bolagiserats. Det innebär att även de statliga flygplatserna fick möjlighet att anlita annan leverantör än LFV. Hösten 2010 förlorade LFV tre kontrakt. Under 2011 har tolv flygplatser förnyat sina kontrakt med LFV, medan Trollhättan bytte till en annan leverantör vid årsskiftet 2011/12.

Swedavia med nio flygplatser avbröt sin upphandling, eftersom det råder osäkerhet om vilket luftrum som ska upphandlas. Det innebär att LFVs nuvarande kontrakt med Swedavia gäller tills vidare. Transportstyrelsen beslöt i december att fastställa ett större luftrum som ska konkurransutsättas, än vad som varit avsikten. En konkurransutsättning som gäller hela luftrummet upp till flygnivå 95 skulle medföra stora kostnadsökningar och minskad kapacitet. Det skulle negativt påverka vårt samarbete inom det dansk-svenska luftrummet och riskerar att komplicera den framgångsrika integrationen av civil-militär flygtrafiktjänst.

Miljöhänsyn ger resultat

I utredningen om Luftfartsverkets organisation och verksamhetsform som lades fram 2007 pekade utredaren på en viktig faktor som talade emot en delning. Det var hänsynen till miljöfrågorna. LFV menar att en uppdelning av svenskt luftrum ytterligare kommer att fragmentisera ansvaret för och försvåra hänsynstagandet till miljön.

Swedavia har lämnat in en ansökan om ett nytt miljötillstånd för Stockholm-Arlanda flygplats. LFV har medverkat i det arbetet och stöder önskemålen om förändringar både när det gäller utsläppstaket och villkoret om kurvade inflygningar. För flyget och därmed för LFV är det mycket viktigt att Arlanda får möjligheter att fortsätta utvecklas.





I nu avslutade Vinga-projektet på Göteborg-Landvetter har flyget lyckats både med att minska utsläppen och bullret har flyttats till områden med färre boende. Miljöoptimerade starter och gröna kurvade inflygningar har kortat flygvägen och lett till minskade utsläpp av koldioxid. Projektet bedrevs i samarbete med Swedavia m fl parter och med stöd av EU inom ramen för SESAR och visar att en miljömedveten flygledning kan reducera buller och utsläpp högst påtagligt redan med dagens teknik. Green Connection är ett utvidgat Vinga-projekt och genomförs på hela sträckan Landvetter till Arlanda. Det syftar till att miljöoptimera samtliga flygsegment på sträckan Göteborg Landvetter till Stockholm Arlanda, för att reducera bränsleförbrukning, utsläpp av växthusgaser samt buller. LFV ska skapa en så grön flygning som möjligt mellan städerna Göteborg och Stockholm med stöd av dagens teknik. Flygförsöken startade den 15 december och kommer att pågå fram till 15 april 2012.

Internationalisering och samarbeten

En trend i flygledningsvärlden är ökad konkurrens. Men den dominerande trenden är annars harmonisering och samarbeten över gränserna. EU ger Sverige beröm för samarbetet med danskarna om ett gemensamt funktionellt luft-rumsblock. Det dansk-svenska gränsöverskridande blocket blir det första som kommer att ha en integrerad leverantör av flygtrafiktjänst samlad i ett företag.

NUAC övertog den operativa supporten 1 januari 2011 med gott resultat. Den 1 juli 2012 övertas också driften av de tre kontrollcentralerna Köpenhamn, Malmö och Stockholm.

Ett annat viktigt samarbetsprojekt är Coopans. Uppgradering av flygledningssystemen pågår för fullt i de fem medlemsländerna. Irland var först, sedan kom Sverige med Malmö ATCC där implementeringen skedde 3 januari 2012. Vår samarbetspartner danska Naviair uppgraderar sitt system 31 mars och för Stockholm ATCC sker uppgraderingen julhelgen 2012/13. Tidpunkterna är valda för att flygtrafiken ska påverkas så lite som möjligt. En harmonisering av systemen ger både ekonomiska och operativa vinster.

Skandinavisk flygledarutbildning bedrivs sedan 2005 vid Entry Point North, EPN på Malmö-Sturup. Flygtrafiklednings-skolan har ända sedan starten 1974 utbildat flygledare för många länder. EPN öppnade ytterligare en skola i Budapest i september i samarbete med ungerska flygtrafiktjänsten. Den heter Entry Point Central och är ytterligare ett steg i EUs vision om att skapa samarbeten över landsgränserna.

Kan bli en konkurrensfördel

Den tidiga svenska konkurrensutsättningen av lokal flygtrafikledning kan ge LFV en konkurrensfördel. Nu öppnar Spanien m fl länder för konkurrens vilket skapar en prispress. Men med en liten

och krympande svensk marknad blir basen för att upprätthålla en kvalitativt högtstående flygtrafiktjänst besvärlig, om inte våra möjligheter att arbeta utomlands förbättras.

Jag hälsar därför med tillfredsställelse den utredning om LFVs verksamhetsform som regeringen tillsatt. I den kommer att behandlas frågor om hur den civil-militärt integrerade flygtrafikledningen kan bevaras och om hur svensk flygtrafiktjänst ska fortsätta kunna vara effektiv och tekniskt avancerad.

År 2011 ökade flygtrafiken kraftigt samtidigt som vårt effektiviseringsarbete fortsatte. Jag vill avslutningsvis rikta ett varmt tack till alla medarbetare som gjort det möjligt för flyget i Sverige att behålla en hög säkerhet och punktlighet.



THOMAS ALLARD, GENERALDIREKTÖR

Kraftig tillväxt i flygtrafiken

Den positiva utvecklingen för flygtrafiken som inleddes i maj 2010 fortsatte under hela 2011. Därmed lades tidigt grunden till ett nytt rekord för passagerarvolymerna i svensk flygtrafik.

Den totala passagerarvolymen på samtliga svenska flygplatser blev 30,1 miljoner passagerare vilket överträffar det tidigare rekordåret 2008 med 7 %. Passagerartillväxten är ganska jämt fördelad över landet och många svenska flygplatser har haft en god trafik tillväxt.

706 000 rörelser

Utbudet av flygrörelser i det svenska flygsystemet har ökat kraftigt under året. Den totala trafikvolymen uppgår till 706 000 en route rörelser, en uppgång med knappt 8 % jämfört med föregående år. Antalet rörelser är endast ca 3 % lägre än toppåret 2008. Utvecklingen under perioden 2007-2011 redovisas i diagram.

Utrikestrafiken har stått för den största volymökningen med nästan 9 % till 256 000. Överflygarna har haft en något lägre tillväxt, liksom inrikesflyget som ökat med 7 % till 155 000 rörelser. Antalet överflygningar var 295 000 och svarar för 42 % av den totala trafikvolymen i svenskt luftrum och står för mer än 60 % av LFVs intäkter. Antalet service units, SU har under året ökat med 8 % jämfört med 2010. Totala antalet SU ökade till 3 175 000, vilket bara är några procent under toppåret 2008.

Splittrad bild

Passagerar- och flygrörelsevolymerna i svensk flygtrafik steg mest under det första halvåret. De största flygplatserna i Europa visade nästan alla passagerartillväxt, liksom de stora europeiska flygbolagen. Men en jämförelse tillbaka i tiden visar att endast hälften av de tio största flygbolagen har ökat sitt utbud i Europa-trafiken sedan 2007. Största ökningen står lågkostnadsbolag som Norwegian, Easyjet och Ryanair för. Att flyga, inte

minst flyga långt har sällan varit så billigt som nu.

Ett annat strukturellt svaghetstecken är att mer än hälften av de största flyglinjerna är inrikestrafik. Fortsätter de större europeiska länderna med en hög investeringstakt för markbundna transportmedel kommer detta att påverka flygmarknaden i Europa.

Inrikestrafiken ökar

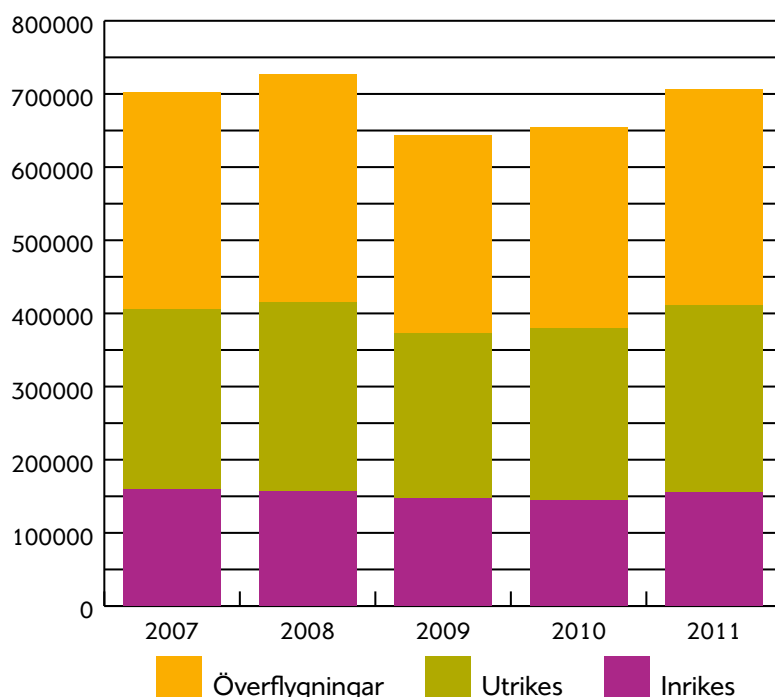
Inrikesflyget i Sverige har utvecklats positivt på nästan alla destinationer. Den har under större delen av året gynnats av den positiva ekonomiska utvecklingen. Den markbundna trafikens vinterproblem samt de fortsatta regularitetsproblemen för tågtrafiken har ökat flygets marknadsandelar.

Kapaciteten i flygtrafiken har ökat på storstadslinjerna Göteborg och Malmö med 15-25 % i och med att flygbolaget Norwegian börjat trafikera båda dessa linjer. Det innebär att det åter är tre bolag och ett prismässigt attraktivt utbud på dessa konkurrensutsatta linjer.

Osäkra framtidsutsikter

Den positiva utvecklingen för flygtrafiken fortsatte även under andra halvåret 2011 trots den accelererande europeiska finanskrisen. Tillväxttakten har visserligen avtagit men är fortfarande i ett historiskt perspektiv god. Marknadens tillväxt under det avslutande kvartalet ligger i nivå med de senaste tio årens genomsnittliga tillväxttal. Under andra halvåret har passagerartillväxten i utrikestrafiken halverats till ca 8 %. Utbudet i form av ökad kapacitet och nya flygrörelser följer passagerarutvecklingen. Osäkerheten är stor inför 2012 och det finns anledning att befara att tillväxten på Europabasis kommer att upphöra. I många länder sjunker nu trafiken även i absoluta tal för första gången sedan 2009. Sverige har fortfarande tillväxt men vi kommer helt klart att påverkas av den negativa trafiktrenden i resten av Europa. För 2012 räknar LFV med en trafiktillväxt på 1-2 %.

Rörelser i svenskt luftrum åren 2007-2011



LFVs verksamhet

LFV är ett affärsverk med 1 300 medarbetare, som driver flygtrafiktjänst för civila och militära kunder vid ett 40-tal platser i Sverige. Omsättningen uppgår till ca 2,5 miljarder och huvudkontoret finns i Norrköping.

LFV är en av Europas ledande aktörer inom flygtrafiktjänst och arbetar med lösningar för säkrare och mer kostnadseffektiv flygtrafik, som uppmärksammas i omvärlden. Inom miljöområdet går LFV i bränschen för att minimera miljöbelastningen.

Tillsammans med flygbolag och flygplatser fortsätter LFV se till att flyget spelar en viktig roll i samhället, för näringslivets behov av snabba transporter och människors önskan om nya upplevelser. LFV är ett klimatneutralt affärsverk och en spännande arbetsplats.

Varje år sker fler än 700 000 flygningar i svenskt luftrum. Flygbranschens höga säkerhetstänkande och det systematiska arbete som hela tiden görs för att

utesluta alla tänkbara risker, har skapat en säkerhetskultur som går igen i det dagliga arbetet.

Säkerhetskulturen, i kombination med ett strikt internationellt regelverk, har gjort flyget till det säkraste av alla transportsätt. Flyget är navet i det globala kontaktnätet både i dag och i framtiden. Flyg får människor att mötas och kulturer att samarbeta. LFVs arbete är en viktig del av den globala transportsektorn.

Flygsäkerhet

Att säkerställa flygsäkerheten är en ledstjärna i hela LFVs verksamhet. Transportstyrelsen har det övergripande ansvaret för flygsäkerheten i Sverige.

LFV arbetar mycket aktivt med att kontinuerligt identifiera flygsäkerhetsrisker, både i den löpande driften och vid förändringar i befintliga system. Som stöd i detta arbete finns sedan länge ett väl inarbetat system för flygsäkerhetsledning, Safety Management System, SMS, som styr arbetet och beskriver de processer som flygsäkerhetsarbetet utgår från.

Under året har LFV arbetat intensivt med implementering av nya EG-förordningar, samt att tillsammans med vår danska motsvarighet Naviar och vårt gemensamma bolag NUAC harmonisera flygsäkerhetsprocesserna inom det dansk-svenska luftrummet. Detta arbete fortsätter under nästkommande år.

God rapporteringsvilja

Drygt 3 000 händelser har rapporterats in år 2011, vilka har analyserats individuellt och följts upp med avseende på trender inom flygsäkerhetsområdet. Det har lett till ett antal aktiviteter för att säkerställa en kontinuerlig utveckling av LFVs roll att vara en garant för en säker flygtrafik i det svenska luftrummet.

Inga olyckor där LFV varit involverade har skett under perioden.

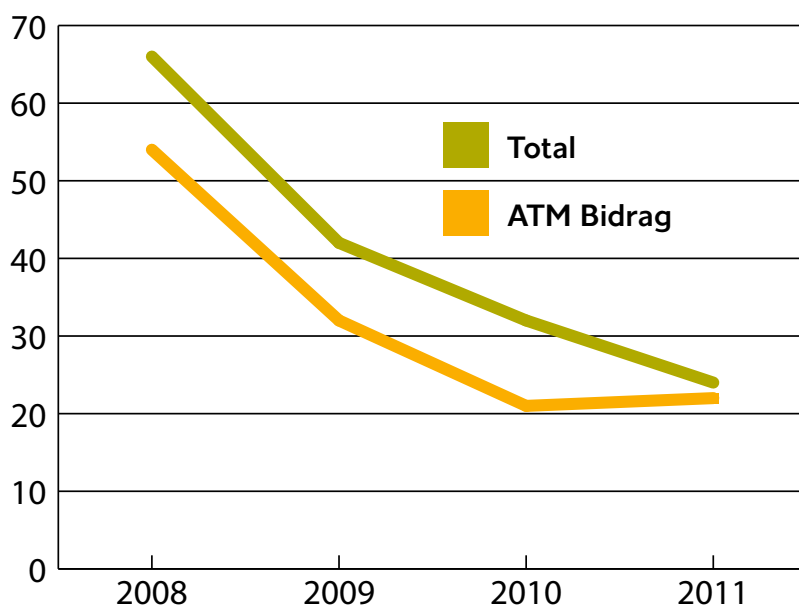
Flygsäkerhetsarbetet berör de rapporterade händelser som hade eller skulle kunna ha haft påverkan på flygsäkerheten där LFV haft påverkan på förloppet, men även situationer som t ex piloter, flygplatspersonal och andra externa aktörer bidragit till. Rapporterna analyseras och ett underlag lämnas till Transportstyrelsen.

I vissa fall genomförs en djupare utredning av orsakerna bakom händelsen. 17 sådana interna "incidentutredningar" påbörjades under år 2011, vilket är något lägre än tidigare år. Dessutom genomförs i vissa fall utredningar på problemområden, baserat på t ex identifierade trender eller risker.

LFVs flygsäkerhetsmål

Inträffade händelser allvarighetsklassas enligt ett internationellt system, ESARR 2, baserat på händelsens flygsäkerhetspåverkan. LFVs interna flygsäkerhetsmål bygger på antal händelser där LFVs bidrag till händelsen har någon av de två (av fem) högsta klassningarna A eller B. Då en korrekt klassning kräver att utredning slutförts inträffar viss eftersläpning i uppföljningen av flygsäkerhetsmålet. En preliminär klassning visar att utfallet un-

Antal rapporterade separationsunderskridanden 2008-2011



der året ligger under fastställd maxnivå på åtta händelser. Av dessa var dock tre A-händelser där LFVs interna mål var högst två.

Antalet rapporterade händelser där flygplan varit på rullbana utan tillstånd (Runway Incursion) har ökat. LFVs bidrag till denna typ av händelser (se diagram till höger) är däremot fortsatt lågt.

LFV arbetar målmedvetet för att på alla sätt minimera riskerna för olyckor där människor omkommer eller allvarligt skadas. Arbetet med detta har högsta prioritet i verksamheten, helt enligt de krav som bland annat finns i EG-förordningarna om ett gemensamt europeiskt luftrum. Exempel på aktiviteter i denna anda som genomförts under året är kampanjer för förbättrad kommunikation mellan flygledning och luftfartyg (FRASSE 2, fraseologi), förstärkt riskmedvetenhet (awareness) och hantering av flygplatsnära VFR-trafik, samt tekniska förbättringar i operativa system och prioritering av utredningsarbetet.

Antalet rapporterade händelser där flygplan kommit för nära varandra (separationsunderskridanden), visar en nedgående trend (se diagram på föregående sida).

LFVs Strategiska Flygsäkerhetsplan är ett viktigt verktyg för att styra vårt systematiska flygsäkerhetsarbete. Rapporteringsviljan är fortsatt hög, vilket är en förutsättning för ett proaktivt flygsäkerhetsarbete. Våra tekniska system har fungerat väl under perioden, och inte orsakat några flygsäkerhetsincidenter.

Luftfartsskydd

LFV uppfyller kraven i lagar och förordningar som syftar till att skydda den civila luftfarten mot kriminella handlingar, inklusive terrorism. Under året har LFV varit förskonade från allvarlig brottslighet. Hotbilden mot flygtrafiktjänsten är fortsatt låg.

Den civila luftfarten däremot, där LFV är en aktör, upplever en fortsatt dramatisk ökning av laserpekningar mot främst

flygplan och därmed deras besättningar. Laserpekningar är redan idag ett samhällsproblem men de som hittills inträffat bedöms inte ha påverkat flygsäkerheten. I de nätverk LFV aktivt medverkar, dels för att inom landet sprida information om riskerna för den civila luftfarten och dels för att ha aktuell information om utvecklingen, är alla samhällsfunktioner som drabbas överens om behovet av förändrad och skärpt lagstiftning.

Flygets miljö- påverkan ska minska

LFVs verksamhet genomsyras av hänsyn till miljön och LFV deltar aktivt i internationella samarbeten för att minska flygets miljöpåverkan. LFV tar, som en del av flygbranschen, ansvar för att minska flygets miljöpåverkan. Miljömedvetenhet genomsyrar varje medarbetares vardag. De utsläpp som inte kan elimineras klimatkompenseras. LFV är klimatneutralt.

LFV arbetar aktivt med att optimera flygvägar och utveckla operativa metoder och system som säkerställer att flygning i svenskt luftrum kan ske med så liten miljöpåverkan som möjligt. LFV medverkar också i hela flygbranschens ansträngningar att minska bränsleförbrukningen,

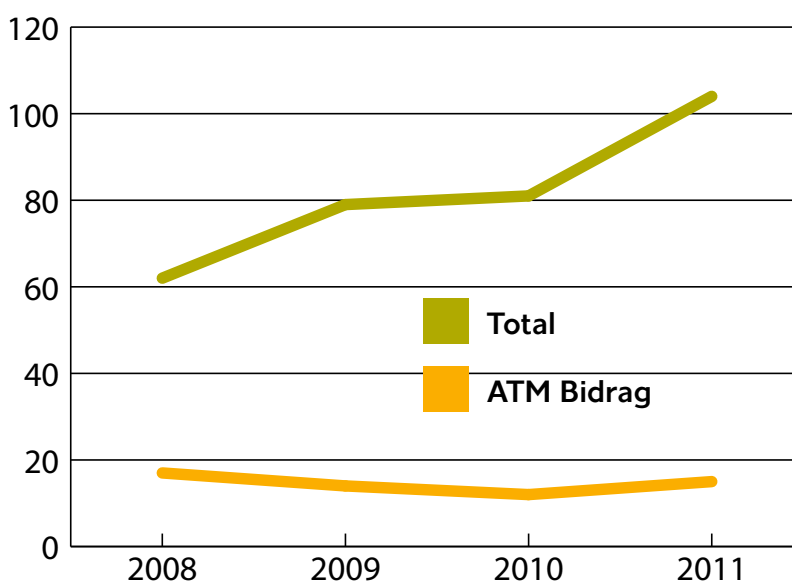
korta flygvägarna och minska utsläppen. Gröna inflygningar, raka flygvägar, gröna avgångar, effektiva motorer, förändrad aerodynamik och förnybara bränslen är viktiga steg mot ett koldioxidfritt flyg. LFV deltar aktivt i internationella samarbeten för att minska flygets miljöpåverkan. Detta sker bl a inom Single European Skys utvecklingsprojekt SESAR där LFV deltar.

LFVs miljömål

LFVs miljömål har fokus på gröna in- och utflygningar och raka flygvägar genom svenskt luftrum. Konceptet FRAS, Free Route Airspace Sweden, har genomförts och innebär att all trafik över 8 500 meter i svenskt luftrum har möjlighet att färdplanera sin flygning från en inpasseringspunkt direkt till en utpasseringspunkt. I november implementerades detta även för flygningar över Danmark och flygningar till/från danska flygplatser.

Gröna inflygningar, som innebär att genomföra en så bränslesnål inflygning som möjligt, har under året legat på en lägre andel än målet för Arlanda. Detta beror på den komplexa trafikbilden kring Stockholm och den påverkan inflygningar till Bromma har på Arlandatrafiken. Ett

Antal rapporterade rullbaneintrång 2008-2011



projekt för luftrumsutveckling i Stockholm TMA syftar till att öka kapaciteten.

Uppföljningar av andelen gröna inflygningar sker på allt fler flygplatser. På mindre flygplatser är gröna inflygningar numera mer regel än undantag. Varje grön inflygning minskar utsläppen av koldioxid med omkring 150 kg jämfört med en traditionell landning.

Miljöprojektet Vinga

Miljöprojektet Vinga vid Göteborg Landvetter Airport avslutades under året. Vinga är ett av många projekt inom ramen för SESAR som kortat inflygningsbanorna och minskat bullerstörningarna. Slutsatsen är att bland de flygmetoder som finns idag är den som använts i Vinga en av de mest effektiva för att minska utsläppen från flyget.

Projektet har genomförts som ett samarbete mellan flera olika branschaktörer – LFV, Göteborg Landvetter Airport, Airbus, Quovadis och Novair. Alla har med sin kunskap bidragit till att minska flygets miljöpåverkan genom hela flygprocessen från start till landning.

Inom projektet har 178 kurvade inflygningar genomförts under perioden maj-september 2011. Den genomsnittliga minskning av koldioxidutsläpp har varit 283 kilo. Flygningen har kortats med 2,2 mil och inflygningsbanorna har lagts över områden där väldigt få bor. Den teknik som använts är implementerbar på fler flygplatser runt om i världen.

Regularitet

Trafiken har under delar av tredje kvartalet överskridit 2008 års nivå vilket innebär vi nu opererar nära "all time high". Det är framför allt trafiken i Malmö ATCC som ligger på rekordnivåer.

Vissa dagar överstiger efterfrågan befintlig kapacitet söderifrån in mot Stockholms terminalområde. Under perioder ledde detta till vissa förseningar, men jämfört med stora delar av Europa var dessa av ringa omfattning. Ett utveck-

lingsarbete avseende luftrummet är påbörjat med sikte på att separera trafiken in mot Arlanda från Bromma-trafiken genom att skapa två luftleder in mot Stockholm TMA. Personalläget i Stockholm är fortsatt något ansträngt men läget kommer successivt att förbättras när våra elever under utbildning fått sin behörighet.

Sommartrafiken klarades med endast begränsade störningar för våra kunder, trots den kraftiga trafiktillväxten. Totalt under året har ca 99 % av trafiken hanterats utan några förseningar. Medelförseningen i Sverige är betydligt lägre än i Europa.

Civil-militärt

LFV bedriver sedan nästan 35 år en civil-militärt integrerad flygtrafiktjänst som bl a innebär att Försvarsmakten inte har någon egen flygtrafiktjänstorganisation eller egna flygledare. Det är en flygsäker och kostnadseffektiv lösning som är unikt i Europa och innebär bl a att luftrummet kan utnyttjas effektivare av såväl civil som militär flygtrafik. Intresset för den svenska lösningen ökar i omvärlden när kraven på ett flexiblere utnyttjande av luftrummet växer.

Fjärrstyrda torn

Arbetet med att utveckla fjärrstyrda torn går vidare. LFV investerar i att skapa ett första RTC (Remote Tower Center) i Sundsvall med drift för flygplatserna Sundsvall Härnösand och Örnsköldsvik. Anläggningen i Sundsvall är under uppbyggnad och förväntas vara klar under 2012. Utvecklingen sker i samarbete med Saab som utvecklar tekniken medan LFV svarar för den operativa metodiken. Av central betydelse för projektet är att lyckas med säkerhetsbevisning och certifiering.

Med hjälp av fjärrstyrda torn kan flygtrafiken ledas och övervakas på distans utan att flygledare är placerade i flygplatsernas tornbyggnader. Därigenom effektiviseras driften vid regionflygplatser och flygtrafikledning kan säkerställas

även till områden med liten befolkning. Istället för att hålla flera kontrolltorn bemannade samlokaliseras flygledarna vid en central. En flygledare kan då med hjälp av kameror, sensorer och displayer leda flygtrafiken vid flera flygplatser. Med modern teknik kan flygsäkerheten höjas samtidigt som kostnaderna för flygtrafikledning kan reduceras.

Fjärrstyrda torn ligger i linje med regeringens intentioner att LFV ska främja forskning, utveckling och införande av ny teknik av betydelse för flygtrafiktjänst. LFV tilldelades vid flygbranschmässan ATC Global i Amsterdam i mars 2011 ett innovationspris för arbetet med fjärrstyrda torn inom ramen för det europeiska utvecklingsprojektet SESAR. Även 2010 fick LFV pris vid ATC Global för konceptet fjärrstyrda torn.

Projektet "Remote & Virtual Towers" drivs av LFV, inom SESAR, tillsammans med Saab och flygtrafiktjänsterna i Norge, Estland, och Finland. Australien är också intresserade av fjärrstyrda torn.

Konkurrensutsatt tornmarknad

Under 2011 har tolv flygplatser förnyat sina kontrakt med LFV. En flygplats har valt en annan operatör. För nio av Swedavias flygplatser har upphandlingen avbrutits. Det innebär att LFV kommer att bedriva flygtrafiktjänst där även under 2012.

Europeisk harmonisering av Flygtrafiktjänsten

Det EU-övergripande lagstiftningsarbetet inom luftfarten fortsätter. En uppdatering av grund-förordningarna, det så kallade det "gemensamma europeiska luftrummet" (Single European Sky, SES), antogs år 2009.

Övergripande mål är att skapa förutsättningar för att hantera en växande flygtrafik samtidigt som flygsäkerheten bibehålls, miljöpåverkan minskas och kostnadseffektiviteten ökar. Fokus i LFV ligger på implementering av de skärpta kraven i lagstiftningen.

För att möta kraven ska bl a följande huvudkomponenter implementeras;

- de funktionella luftrumsblocken (FAB),
- ett modifierat avgiftssystem som innebär ett ökat kostnadsansvar för flygtrafiktjänsterna baserat på prestandakrav.
- En teknisk harmonisering av flygtrafikledningssystemen som utvecklas inom Single European Sky ATM Research-SESAR.

Lagstiftningen innebär betydande krav på anpassning och strukturella förändringar för LFV.

Funktionella luftrumsblock

En av de viktigaste delarna i SES har varit skapandet av funktionella luftrumsblock,

FAB, vars syfte är att underlätta samverkan över nationsgränserna. Det dansksvenska FAB-et är ett av två som hittills deklarerats i Europa. Alla FAB-initiativ ska vara deklarerade senast i slutet på år 2012. Det dansk-svenska FAB-et och den produktionsintegration som sker har framhållits som ett av tio mest framgångsrika projekten inom transportsektorn i Europa.

NUAC, det gemensamma dansksvenska bolaget för produktion av flygtrafikledningstjänst kommer att vara flygtrafiktjänstleverantör i det övre luftrummet. Andra viktiga initiativ är den gemensamma skandinaviska flygledningsskolan, Entry Point North, EPN, och den gemensamma utvecklingen av flygtrafikledningssystemen inom Coopans (Cooperation of Air Navigation Service providers). Mer information om dessa tre "pelare" finns på sid 10–11. På sikt är målet att konsolidera och utöka FAB-samarbetet till att omfatta ett större nordeuropeiskt block.

Prestationsstyrning

Från och med 2012 införs ett system för prestationsstyrning, performance scheme, inom EU. Baserat på övergripande EU-mål avseende flygsäkerhet, kapacitet, miljö och kostnadseffektivitet utarbetas styrande mål på nationell nivå och, i

förekommande fall, för de funktionella luftrumsblocken. Samtidigt införs ett nytt avgiftssystem vilket innebär att det nuvarande systemet med kostnadsbaserade avgifter ersätts av ett system där flygtrafiktjänstleverantörer får en i förväg bestämd ersättning enligt den fastställda prestationverksamhetsplanen.

Den första så kallade referensperioden är tre år och omfattar en route-verksamheten perioden 1 januari 2012 till och med den 31 december 2014. Därefter kommer femåriga referensperioder att tillämpas och från 2015 omfattas även terminalavgifterna vid Stockholm-Arlanda och Göteborg Landvetter. Under 2011 har en prestationsplan för åren 2012-2014 utarbetats för en route-verksamheten i det dansk-svenska luftrumsblocket. Planen har fastställts av Transportstyrelsen i Sverige och Trafikstyrelsen i Danmark, men är ännu inte godkänd av EU-kommissionen.

De mål som satts för en route under perioden 2012-2014 är följande:

- **Flygsäkerhet:** Antalet separationsunderskridanden i det dansk-svenska luftrumsblocket får 2014 inte överstiga 1,42 per 100 000 flygtimmar, jämfört med ett genomsnitt på 1,57 under de senaste fyra åren.
- **Kapacitet:** De av flygtrafiktjänsterna förorsakade förseningarna i det dansk-svenska luftrumsblocket ska uppgå till högst 0,08 minuter per flygning 2014. Som jämförelse kan nämnas att målet på EU-nivå är 0,5 minuter per flygning 2014.
- **Kostnadseffektivitet:** Sverige ska reducera kostnaden per serviceenhet med 10 % i fast pris till 2014, jämfört med 2011.

Inget miljömål har satts för den första referensperioden då flygvägarna i det övre luftrummet i det dansk-svenska luftrumsblocket genom införandet av free route airspace redan är optimerade. För LFVs del är det framförallt målet avseende kostnadseffektivitet, som är mycket utmanande. De osäkra konjunktursiktterna innebär att det finns en risk för en



svagare trafikutveckling än den prognostiserade, vilket i så fall kommer att få ett direkt genomslag i form av lägre intäkter och ytterligare ökade behov av effektiviseringar.

För att klara prestationskraven genomför LFV omfattande effektiviseringar under treårsperioden 2012-2014, samt utvecklar samarbetet med de nordeuropeiska flygtrafiktjänstleverantörerna för gemensamma effektiviseringar. LFVs deltagande i internationella projekt koncentreras till de samarbeten, som ger direkta affärsmässiga fördelar och mätbara mervärden för kunderna.

Utveckling av teknik och operativ metodik

En ytterligare viktig komponent i utvecklingen av Single European Sky är SESAR, som är ett EU-program för att utveckla tekniska och operativa förutsättningar för det gemensamma europeiska luft- rummet och som bland annat ska göra det möjligt att möta den förväntade trafikökningen. SESAR är ett projekt som finansieras av EU, flygindustrin och Eurocontrol. Projektbudgeten är totalt 2,1 miljarder euro. Programmet pågår 2009-2016 och omfattar ca 300 delprojekt.

LFV är en av de partners som deltar i SESAR och arbetar aktivt genom det nordeuropeiska konsortiet NORACON, som består av flygtrafikledningarna i åtta länder samt det svenska flygplatsbolaget Swedavia.

Tyngdpunkten i LFVs arbete i NORACON och SESAR ligger inom fyra områden:

- Vidarutveckling av terminaloperationer för minskad miljöpåverkan och ökad effektivitet i flygoperationen.
- Vidarutveckling och genomförande av fjärrstyrda torn, som syftar till att flygledningen ska kunna betjäna flera flygplatser parallellt från en arbetsposition.
- Information Management, vilket bland annat innebär att gå över till en tjänstebaserad arkitektur. Detta genomförs

genom att definiera vilka operativa krav som behöver tekniskt systemstöd. En parallell kan göras till hur användare idag använder internet för att uträtta diverse ärenden - läsa tidningen, bankärenden eller handla varor. En användare utnyttjar samma produkt, men olika tjänster som tillhandahålls av sammanlänkade system.

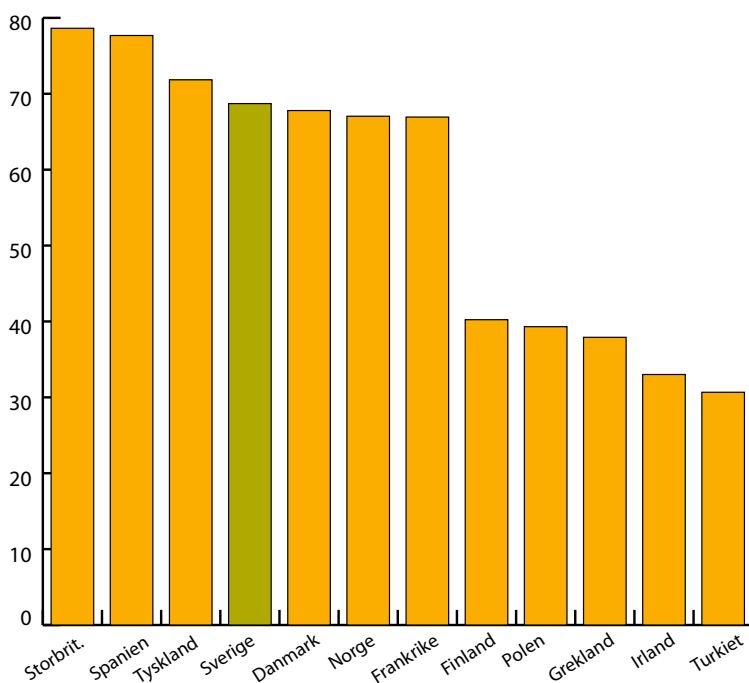
- Säkerställa målluppfyllelsen inom samarbetet i Coopans för att utveckla flygledningssystemet. Genom att nyttja SESAR för utveckling och forskning tillsammans med våra Coopans partners sänks risk och kostnader i framtida implementeringar av nya funktioner. Främst rör det stöd/tjänst för tidsbaserad flygtrafikledning, förutsägbarhet av flygprofiler, integration av ankomst och avgångar samt presentationsmedier för flygledare.

Priser en route

I Europa finns en hög korrelation mellan en route-avgifterna i det centrala blocket av länder. Storbritannien, Frankrike, Tyskland, Spanien, och de tre skandinaviska länderna ligger nu alla på en avgift mellan 66,93 euro (Frankrike) och 78,63 euro (Storbritannien). Snittavgiften bland dessa är 71,88 euro.

Sverige ligger på 68,71 euro, vilket är något under snittet av dessa länder, men över grannländerna Norge och Danmark. Ett av våra grannländer, Polen har en avgift på 39,31 euro. Avgifterna är inte helt jämförbara eftersom det bland annat skiljer i gränsdragningen mellan en route och lokal flygtrafiktjänst i olika länder.

Undervägsavgifter 2011 i Europa (euro/service unit)



Undervägsavgiften per service unit i några europeiska länder 2011. Den svenska avgiften var 68,71 euro, varav 58,26 avser LFV. Den genomsnittliga avgiften i Eurocontrols länder var 57,86 euro. Kostnaden för en flygning baseras på avgiften, flugen sträcka i landets luftrum och flygplanets vikt.

Tre pelare i det dansk-svenska samarbetet

Utvecklingen av flygtrafik-tjänsten i Europa styrs av EU och lagstiftningen om Single European Sky (SES). Denna utveckling syftar till att konsolidera och väva samman flygtrafikföretagerna i Europa för att uppnå effektiviseringsvinster och reducera kostnaderna. En hörnpelare i detta är att skapa möjligheter att samarbeta över landsgränserna.

Inom Norden finns en tradition av långtgående samarbeten inom många områden. Flygtrafikföretagerna är inget undantag och det intensivaste samarbetet är med Danmark. LFV och danska Naviar har sedan lång tid tillbaka ett nära samarbete bl a för att få flygtrafiken till och från Köpenhamn att fungera optimalt. Ett annat betydelsefullt inslag i samarbetet är att LFV hanterar flygtrafiken över Bornholm.

Samarbetet mellan LFV och Naviar har utvecklats i rask takt under de senaste åren. För närvarande vilar samarbetet

på tre pelare nämligen samarbete inom flygledarutbildning - EPN, produktion av flygtrafikföretag en route - NUAC, samt utveckling av tekniska system för flygtrafikföretagerna - Coopans.

Skandinavisk flygledarskola

Entry Point North, EPN skapades 2005 av de tre skandinaviska flygtrafikföretagerna i Norden - LFV, Naviar och norska Avinor. Omsättningen under 2011 var 75 miljoner och skolan hade 55 anställda.

Utbildningsverksamheten bedrivs vid flygtrafikledningsskolan belägen vid Sturup flygplats utanför Malmö. Skolan är en pionjär då det gäller utbildning till olika länder. Skolan uppfyller de villkor på licensiering som respektive myndighet i våra länder kräver och som också godkänts inom EU. Tyngdpunkten ligger på säkerhet och kvalitet i utbildningen, samt förstås den rent fackmässiga hanteringen av flygtrafik via tekniska system och kommunikation.

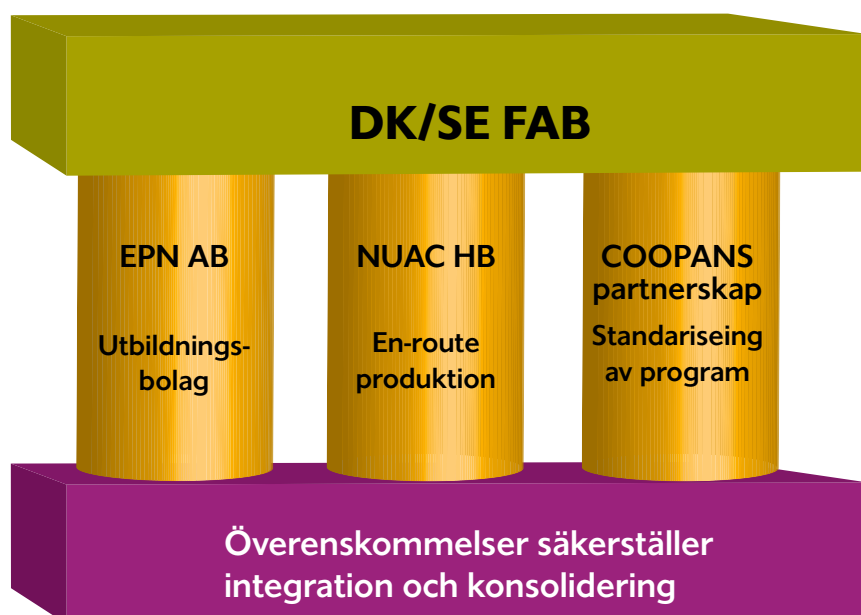
Samarbetet innebär att LFV kan säkerställa en hög kvalitet i utbildningen även om efterfrågan på elevplatser går ned

under vissa perioder. Den gemensamma skolan ger skalfördelar, samtidigt som kostnaderna fördelas på fler intressenter. LFV och de andra ägarna tillhandahåller instruktörer som varvar teoretisk utbildning med praktiska övningar hämtat från tre länder med olika kulturer.

I september 2011 startade EPN en ny skola i Budapest, Entry Point Central (EPC). Den drivs tillsammans med den ungerska flygtrafikföretagerna och är ytterligare ett steg för att förverkliga EUs mål om att skapa samarbeten över landsgränser.

Gemensamt luftrum

NUAC HB ägs av LFV och Naviar med 50% vardera. Verksamheten startade 1 januari 2011 genom att tillhandahålla operativ support till centralerna i Köpenhamn, Stockholm och Malmö. Huvudkontoret är placerat i Stockholm och antalet anställda i bolaget är endast ca 10 personer. Personalen i övrigt liksom den tekniska utrustningen hyrs in från ägarna. Sammanlagt handlar det om ca 750 personer fr o m 1 juli 2012, då NUAC tar över den operativa driften av de tre centralerna.



Under 2011 har ett intensivt arbete pågått för att ta fram ett underlag till Transportstyrelsen så att NUAC kan bli en certifierad leverantör av flygtrafiktjänst. Bolaget spelar en betydande roll i skapandet av ett gemensamt funktionellt luftrumblock över Sverige och Danmark. DK/SE FAB blir det första gränsöverskridande blocket som kommer att ha en integrerad leverantör av flygtrafiktjänst.

En översyn av NUACs business case har genomförts för att uppdatera och säkerställa att effektiviseringsvinsterna kan realiseras. Synergieffekter innebär att verksamheten i det dansk-svenska

luftrummet kan effektiviseras ytterligare. Konstruktionen är ett sätt att uppnå besparingar utan att ge avkall på kvalitet och förmågan att hantera mer trafik.

En osäkerhetsfaktor är Transportstyrelsens beslut avseende konkurrensutsättning av samfälliga terminalområden. En sådan förändring får mycket stor påverkan på NUACs verksamhet såväl operationellt som möjligheterna att effektivisera verksamheten.

Harmonisering av flygledningssystem

LFV och Naviar är initiativtagare till Coopans- samarbetet, som syftar till att

harmonisera uppgraderingar av flygtrafikledningssystemet. På sikt innebär det att LFV kommer att ha samma system som i Danmark, Irland, Österrike och Kroatien. Underhålls- och utvecklingskostnader delas mellan flera parter vilket sparar pengar. Dessutom skapas en gemensam europeisk teknikstandard som förenklar samarbetet över gränserna.

Natten mellan 3 och 4 januari 2012 uppgraderade LFV flygledningssystemet Eurocat i Malmö kontrollcentral. Påverkan på flygtrafiken har varit liten. I Danmark genomförs uppgraderingen 31 mars och i Stockholm årsskiftet 2012-2013.



Organisation och medarbetare

Under våren 2011 slöts nya lokala kollektivavtal för LfVs verksamhet. Lokala löneförhandlingar har genomförts och det centrala avtalet gäller till 30 september 2012. Överflyttningen av verksamhet till NUAC HB har påbörjats och kräver mycket HR- arbete.

LFV bedriver verksamhet på 35 platser runt om i landet. Verksamheten är organiserad i fyra koncernenheter; Produktion En Route, Produktion Terminal, Produkter och tjänster samt Affärsstöd. Fr o m 1 januari 2012 är Affärsstöd sammanslaget med Sjöfartsverkets servicefunktioner och heter GSF, Gemensamma servicefunktioner. Koncernfunktionerna är lokaliserade till Norrköping och fick en ny organisation 1 juli 2011. LFV hade under fjärde kvartalet 1 309 medarbetare och 1 141 årsarbetare.

Affärsverkskoncernen

Koncernen LFV består av affärsverket och det helägda holdingbolaget LFV Holding AB som bedriver verksamhet

genom hel- och delägda dotter- och intressebolag. Det äldsta är helägda LFV Aviation Consulting, som sedan 1982 arbetar med tjänsteexport inom civil luftfart. Bolaget har en lång och bred erfarenhet av projekt både inom flygtrafiktjänst- och flygplatsverksamhet i 75 länder.

Entry Point North, EPN, startade sin verksamhet år 2006 och ägs till en tredjedel av vardera LFV, danska Naviar och norska Avinor. Skolan utbildar flygledningspersonal och är lokaliserad till Malmö Airport. Flygledarutbildning har bedrivits där sedan 1974. I september 2011 etablerades en systerskola i Budapest, Entry Point Central, som drivs tillsammans med den ungerska flygtrafiktjänsten.

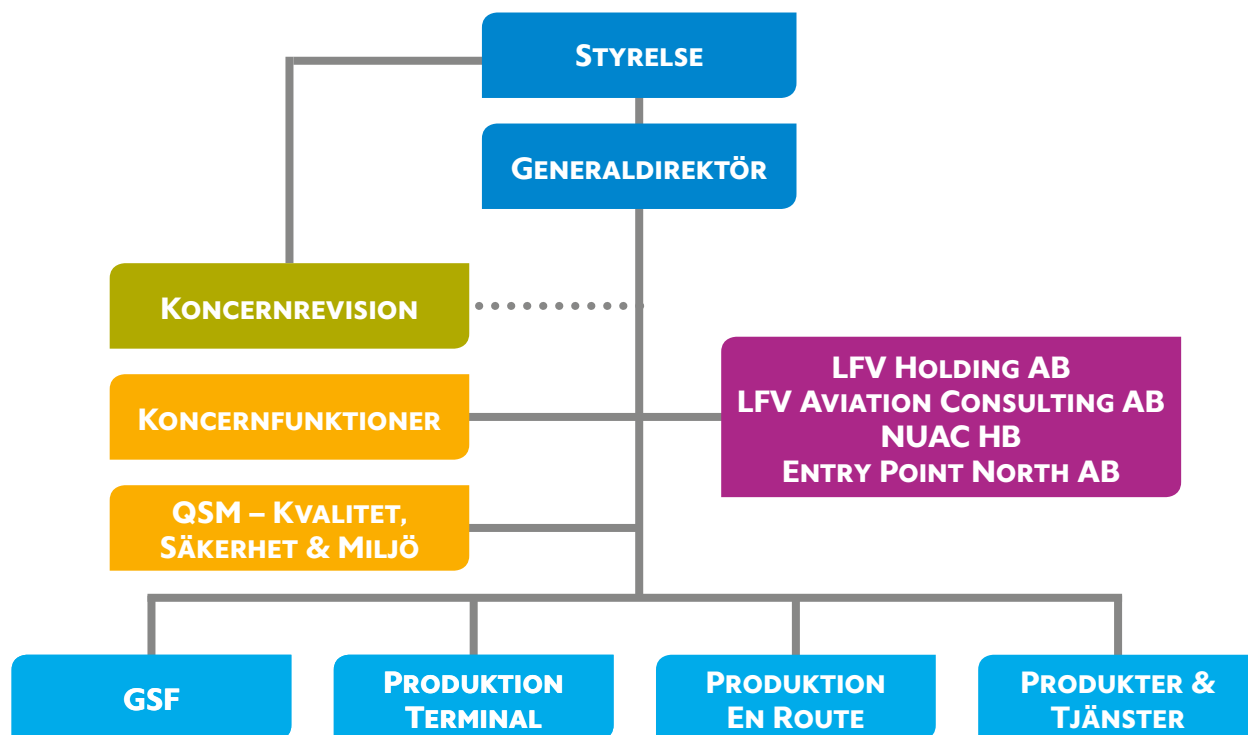
NUAC HB ägs gemensamt av LFV och danska Naviar. Bolaget bedriver sedan 1 januari 2011 den operativa supporten vid de tre kontrollcentralerna i Köpenhamn, Malmö och Stockholm. Uppgiften att leda flygtrafik i det dansk-svenska luftrummet övertas 1 juli 2012. Bolagets huvudkontor är i Stockholm. Koncernfunktionerna är uppdelade på Affärsutveckling och strategi, Ekonomi,

Personal, Kommunikation, Civil/militär produktion och Teknik, samt Juridik. Tillsammans med enheterna Koncernrevision samt Kvalitet, säkerhet och miljö, QSM sysselsätter dessa funktioner 42 årsarbetare.

Flygtrafiktjänst

Produktion En Route bedriver operativ flygtrafikledningstjänst för det övre luftrummet. Kontrollcentralerna, som ligger på Malmö och Stockholm-Arlanda Airport, ägs av LFV. Koncernenheten har drygt 500 medarbetare varav omkring 450 är flygledare och flight data operators, FDO. Med hjälp av datorer, radar, radio- och telekommunikationssystem ansvarar flygledarna för att separera flygplan i svenskt luftrum. Enheten inrymmer också Flight Planning Centre, FPC som arbetar med flygbriefing och är lokaliserad till Arlanda. Totalt var det 445 årsarbetare under fjärde kvartalet.

Produktion Terminal bedriver lokal flygtrafiktjänst på 35 platser runt om i landet, inklusive två civila och tre militära terminalkontroller. LFVs kunder är privata, kommunala, militära och statliga



flygplatser som äger sina respektive tornbyggnader. Koncernenheten har ca 430 medarbetare och hade under fjärde kvartalet 377 års-arbetare.

Produkter & Tjänster med ca 240 medarbetare har ett brett arbetsfält inom tekniska och operativa stödfunktioner och finns på flera orter. Drift och underhåll av infrastruktur för kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst, konsulttjänster, flygmätning, produktion av flyginformation, IT- och utbildningsverksamhet är exempel på arbetsområden. Här bedrivs också LFVs operativa och tekniska utvecklingsarbete inom ramen för det europeiska projektet SESAR.

Gemensam serviceorganisation

GSF, Sjöfartsverkets servicefunktioner och LFVs Affärsstöd, började arbeta 1 januari 2012. GSF omfattar administration av löner och personal, arkiv, dokumenthantering, tryckeri, upphandling samt Facility Management. LFVs Affärsstöd hade 75 medarbetare som motsvarar 65 årsarbetare under fjärde kvartalet. Sedan tillkommer ca 30 medarbetare från Sjöfartsverket som ingår i LFVs organisation fr o m årsskiftet 2011/12. Samlokalisering planeras till andra kvartalet 2012. Den gemensamma enheten ska sänka de administrativa kostnaderna och öka resurssamverkan med andra statliga verk och myndigheter i regionen.

God tillgång på flygledare

Antalet medarbetare med flygledar-kompetens utgör ca 60 % av totalen. Totalt för LFV råder balans mellan tillgång och efterfrågan på flygledare. F n har LFV 32 flygledarelever som är i olika behörighetsskeden av sin utbildning. De senast antagna eleverna går på Linköpings universitet programmet Flygtrafik och Logistik. LFV har numera ett samarbete med Linköpings Universitet, vilket innebär att flygledarutbildningen är en del av programmet Flygtrafik och Logistik. Första årskursen har nu utbildats under tre terminer i Norrköping och 30 studenter



började i januari 2012 på Entry Point North för att genomgå sin grundläggande flygledarutbildning.

Det centrala löneavtalet gäller t o m 30 september 2012. Nya lokala kollektivavtal slöts under våren 2011 och är anpassade till LFVs nya organisation och uppgifter. Mycket kraft har lagts på att implementera och sprida kunskap om avtalen. Lokala förhandlingar om nya löner har genomförts och slutförts under hösten.

Chefsförsörjning

LFV utvecklar ett effektivt och engagerat ledarskap genom en rad olika program. Under 2011 genomfördes ett Change Managementprogram, där chefer har fått ökade kunskaper, medvetenhet och struktur för hur man genomför förändringar. För nyrekryterade chefer genomfördes ett grundläggande chefsprogram, samt startades ett High Potentialprogram som syftar till att utveckla framtidens ledare med målet att kunna ta en ledarroll inom tre år. Ett mentorskapsprogram som ska stärka och utveckla ledarrollen ska tillsammans med de andra programmen bidra till en långsiktig bra chefsförsörjning.

LFVs förhållningssätt och identitet, "Code of Conduct" är framtagen. Den innehåller fyra principer som ska vara riktmärke och vägvisare för alla medarbetare. I den beskrivs hur vi ska agera i relation till kunder, samarbetspartners och samhället, samt tydliggöra LFVs arbetsgivar-image till nuvarande och framtidens medarbetare. Under 2012 ska Code of Conduct införas i verksamheten och målet är att medarbetare ska ha kunskap och engagemang för kommande förändringar och medverka till utveckla ett gemensamt förhållningssätt och identitet till kunder, omvärld och varandra.

Låg sjukfrånvaro

LFV verkar för en god arbetsmiljö. Ett proaktivt förhållningssätt och tidiga åtgärder resulterar i en låg sjukfrånvaro och få rehabiliteringsärenden. Sjukfrånvaron var under 2011 2,16 %, att jämföra med 2,64 % under helåret 2010.

Grundutbildning i arbetsmiljö för chefer och skyddsombud sker kontinuerligt. De personalansvariga chefernas kompetens inom arbetsmiljöområdet säkerställs genom diplomering. LFV värnar om en drogfri miljö och varje år drogtestas minst 25 % av medarbetarna.

Resultaträkning med kommentarer

LFVs resultat efter finansiella poster uppgick 2011 till 85 mkr. År 2010 var motsvarande resultat en förlust på 12 mkr. Dock inkluderade fjolåret ett flertal engångsposter i samband med LFVs delning 1 april 2010. Dessutom ingick flygplatsverksamheten i "gamla" LFV under de tre första månaderna 2010, vilket gör att jämförelser av ekonomidata mellan åren inte blir relevanta.

LFVs ekonomi kom under 2011 i hög grad att präglas av en positiv trafikutveckling, framgångsrikt effektiviseringsprogram och förändringar av pensionskulden.

Rörelsens intäkter

Rörelsens intäkter uppgår till 2 489 mkr. Av dessa utgör 1 734 mkr (70 %) ersättning för flygtrafiktjänst en route. Dessa avgifter är kostnadsbaserade vilket innebär att intäkterna motsvarar kostnaderna för att driva verksamheten. Den över- eller undertäckning som uppstår under ett enskilt år regleras via avgiftsjusteringar under kommande år. Lågkonjunkturen och den kraftiga trafiknedgången från hösten 2008 till och med våren 2010, i kombination med

stora kostnadsökningar för löner och pensionsavsättningar, medförde ett underskott i en route-verksamheten. Effektiviseringar och en god trafikutveckling gjorde att en route-verksamheten under 2011 kunde bedrivas med balans i ekonomin. Vid utgången av 2011 var det ackumulerade underskottet 463 mkr. Ersättning för lokal civil och militär flygtrafiktjänst gav intäkter på sammanlagt 466 mkr under 2011. Detta svarar därmed för knappt 20 % av LFVs totala omsättning. Efter den avreglering som skedde 1 september 2010 bedrivs den civila verksamheten nu på en konkurrensutsatt marknad. Under 2011 har LFV förnyat eller förlängt avtalen med ett flertal flygplatser. Men på fyra orter, där LFV tidigare bedrev verksamhet, har flygplatserna efter konkurrensutsättningen valt en annan operatör. 289 mkr, motsvarande ca 12 % av den totala omsättningen, avser kommersiella och övriga intäkter. En tredjedel av dessa intäkter är ersättning från det delägda intressebolaget NUAC HB, för de operativa stödtjänster bolaget köpt av LFV. I övrigt ingår t ex försäljning av konsulttjänster och uthyrning av personal. Under året har LFV bl a varit underleverantör till Aviation Capacity Resources AB för flygledning på Västerås flygplats och hyrt ut flygledare till utlandet. De kommersiella intäkterna inkluderar också

hyresintäkter, intäkter för flygmätning och andra tekniska uppdrag samt bidrag för finansiering av LFVs deltagande i vissa internationella utvecklings- och samverkansprojekt.

Rörelsens kostnader

Rörelsens kostnader uppgår till 2 258 mkr och består till drygt 60 % av personalkostnader.

I april tecknade LFV, efter en längre tids förhandling, nya kollektiv- och löneavtal med personalorganisationerna. Kollektivavtalet innebär en anpassning till LFVs nuvarande verksamhet efter delningen och en ökad flexibilitet inom arbetstidsområdet men innebär också viss retroaktivitet vilket påverkat årets kostnader.

I april överfördes ca 2 miljarder av LFVs pensionsskuld till Statens tjänstepensionsverk (SPV). Detta innebär en redovisningsmässig vinst 2011 på 100 mkr. Trots denna vinst uppgick LFVs sammanlagda pensionskostnader till ca 440 mkr. Reservering har då gjorts för sänkning av den ränta som affärsverken använder för beräkning av pensionsskulden (åtaganden som innebär utfästelse om framtida värdesäkring). Denna fastställdes av SPV i oktober i enlighet med Finansinspektionens beslut. Beslutet innebär en sänkning av realräntan från 1,4 % till 1,1 % vilket ger en kostnadsökning med 188 mkr för LFV.



LFVs rörelsekostnader utgörs i övrigt av diverse externa kostnader med 626 mkr samt avskrivningar på anläggnings-tillgångar med 210 mkr. I de externa kostnaderna ingår kostnader till NUAC HB med 111 mkr avseende LFVs andel av bolagets fördelade kostnader. I övrigt avser kostnaderna främst verksamheter för att säkerställa drift av tekniska system och annan infrastruktur för att upprätta kvalitet och flygsäkerhet. Kostnaderna inkluderar också utvecklingsverksamhet inom europeiska samarbeten, kostnader för administrativ och teknisk IT, hyres-kostnader samt kostnader knutna till den kommersiella uppdragsverksamheten.

Effektiviseringar

Genom införandet av ett prestations-baserat avgiftssystem för en route fr o m 2012 kommer LFVs ekonomiska förutsättningar att förändras. Enligt det av Transportstyrelsen fastställda förslaget till prestationsplan för Sverige ska LFV reducera de reala enhetskostnaderna under perioden 2012-2014 med 10 %, jämfört med basåret 2011. Detta ställer ytterligare krav på effektivisering och rationalisering av verksamheten. I enlighet med beslutade rationaliseringsplaner inkluderar därför bokslutet 2011 kostnader för personalomställning motsvarande närmare 100 mkr bestående av såväl redan genomförda överenskommelser om tjänstebefrielser mm som reserveringar för planerade åtgärder. Sedan 2009 bedriver LFV ett effektiviseringsprogram. Målet är att genomföra effektiviseringar med minst 400 mkr fram till och med 2014. Detta för att balansera ekonomin, förbättra kostnadsläget, eliminera det ackumulerade underskottet i en route-verksamhet samt infria de nya krav som ställs på Sverige, och LFV, i prestationsplanen. Redan 2009 och 2010 genomfördes besparingar på sammantaget 100 mkr och målet för 2011 om ytterligare 100 mkr är uppfyllt. Åtgärder som genomförts under året är bl. a anpassning av bemanning inom den operativa verksamheten, begränsningar och prioriteringar inom utvecklingsverk-

samheten, anpassning av utbildnings-behovet, organisationsöversyner inom ledning och administration, samt anpassning av investeringsplanerna.

Finansiellt netto

Summan av finansiella intäkter och kostnader uppgick till -145 mkr bestående av ränteintäkter på 47 mkr och räntekostnader på 193 mkr. LFVs finansiella intäkter avser i första hand ränta på LFVs likvida medel, medan kostnaderna främst utgörs av den finansiella delen av pensionskostnaden. Därutöver innehåller finansnettot några mindre poster såsom räntekostnader för

leasade tillgångar, dröjsmålsräntor samt valutakursförändringar och liknande.

LFV Holding AB

I LFV-koncernens resultat ingår resultaten från dotter- och intressebolag samlade i holdingbolaget LFV Holding AB. Bolagsverksamheten omsatte 24 mkr och resultatet före skatt var 3 mkr. LFV Holding bildades 1995 för att samordna och förvalta LFVs bolagsverksamhet. LFV Holding består av moderbolaget, det helägda dotterbolaget LFV Aviation Consulting AB samt intressebolagen Entry Point North AB och NUAC HB.



RESULTATRÄKNING (MKR)	NOT	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
		2011	2010	2011	2010
Rörelsens intäkter					
Luftfartsintäkter	1	2 200	2 606	2 200	2 606
Övriga rörelseintäkter	2	289	812	277	704
Summa rörelsens intäkter		2 489	3 418	2 477	3 310
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	3	-1 421	-1 762	-1 415	-1 754
Diverse externa kostnader	4	-626	-1 029	-620	-1 025
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	5	-210	-452	-210	-452
Summa rörelsens kostnader		-2 258	-3 243	-2 245	-3 230
Resultat från andelar i intresseföretag	6	-2	3	-	-
Rörelseresultat		230	179	232	80
Resultat från finansiella investeringar					
Resultat från andelar i intresseföretag		-	53	-	-
Utdelning från dotterföretag		-	-	201	-
Ränteintäkter	7	47	36	42	34
Räntekostnader och liknande resultatposter	8	-193	-279	-192	-279
		-145	-190	50	-246
Resultat efter finansiella poster		85	-12	282	-166
Skatt/skattemotsvarighet på periodens resultat	9	0	0	-	-
Minoritetens andel i resultatet efter skatt		-	-2	-	-
Årets resultat		85	-14	282	-166

Balansräkningar och finansieringsanalyser med kommentarer

Likviditeten i LFV-koncernen är god och uppgår till 1 912 mkr inkl kortfristiga placeringar (3 077 mkr).

Investeringar

LFVs investeringar uppgick under året till 84 mkr (232 mkr, varav Flygtrafiktjänsten svarade för 143 mkr och flygplatsverksamheten under första kvartalet 2010 för 89 mkr).

Den största investeringen avser fortsatt utveckling av flygtrafikledningssystemet Coopans, 37 mkr 2011. Syftet är att tillsammans med andra leverantörer av flygtrafiktjänst som har samma typ av utrustning och systemleverantör utveckla nästa generation av flygtrafikledningssystem samt en gemensam teknisk plattform för möjlighet att dela framtida kostnader för underhåll, utveckling, utbildning och kompetenser. LFV (Sverige), Naviar (Danmark), IAA (Irland), Austrocontrol (Österrike) och Croatia Control Ltd (Kroatien) är medlemmar. Bland övriga större investeringar kan nämnas utbyte av radiostationer i norra Sverige, 11 mkr och uppgradering av radarstationer, 10 mkr.

Andra långfristiga fordringar

LFVs intäkter härrörande till en route verksamheten är kostnadsbaserad. Årets fakturerade avgifter baseras på budgeterade kostnader. Skillnaden (över/underskott) mellan budgeterade och slutliga kostnader får tas med i framtida avgifter. LFV har valt att periodisera tidigare års underskott under en femårs-period som redovisas under Andra långfristiga fordringar. Dessa har i år minskat med 4 mkr till 464 mkr.

Avsättning till pensioner

Statens Pensionsverk (SPV) beslutade i oktober 2011 om ändrade beräkningsgrunder för skuldberäkning av affärsverkens åtaganden rörande pensionsavsättningar. De nya beräkningsgrunderna har en lägre bruttoränta, 1,1% (f g år 1,4%) och en lägre nettoränta 0,4% (f g år 0,7%). Nettoräntan är den räntesats som påverkar storleken på den beräknade skulden. De nya beräkningsgrunderna gäller från och med 2012-01-01 men får tillämpas av affärsverken från och med 2011-12-31. LFV har tillämpat de nya grunderna i bokslutet för 2011.

LFVs pensionsskuld har förändrats med -1 465 mkr jämfört med 2010. Under

våren 2011 har LFV betalat en inlösenpremie om 1 863 mkr inklusive löneskatt gällande pensionsskulden för avtal före PA03, PA 03 för pensionärer, PA03 fribrev f o m 65 år och PA03 fribrev, vilket lett till att pensionsskulden har minskat med 1966 mkr gällande detta bestånd. Pensionsskulden har under året ökat med 314 mkr inklusive utbetalda pensioner och löneskatt. De ändrade beräkningsgrunderna har ökat pensionsskulden med 188 mkr inkl löneskatt per 2011-12-31.

Utdelning och skatt

Årets skattemotsvarighet uppgår till 0 mkr (0 mkr). Skattemotsvarigheten är beräknad enligt regeringens riktlinjer. Dotterbolagen har under året betalat 0 mkr (0 mkr) i inkomstskatt. LFV ska enligt regleringsbrevet inte lämna utdelning för verksamhetsåret 2011.

Räntabilitet och soliditet

Regeringens ekonomiska mål för LFV är att räntabiliteten på eget kapital ska uppgå till 4% och soliditeten ska långsiktigt motsvara 15%. Räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet uppgår till 14% (neg). Soliditeten per 2011-12-31 uppgår till 15% (10%).



BALANSRÄKNING (MKR)		NOT		KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
				2011	2010	2011	2010
				31 Dec	31 Dec	31 Dec	31 Dec
TILLGÅNGAR							
Anläggningstillgångar							
Immateriella anläggningstillgångar							
Licenser	10			1	2	1	2
Summa immateriella anläggningstillgångar				1	2	1	2
Materiella anläggningstillgångar							
Byggnader	11			220	232	220	232
Mark	11			–	–	–	–
Fältanläggningar	11			10	12	10	12
Elanläggningar	11			27	32	27	32
Teleutrustningar	11			632	777	632	777
Fordon	11			27	32	27	32
Leasade anläggningstillgångar	11			6	7	6	7
Pågående nyanläggningar	11			550	504	550	504
Summa materiella anläggningstillgångar				1 472	1 597	1 472	1 597
Finansiella anläggningstillgångar							
Andelar i dotterföretag	12			–	–	75	75
Andelar i intresseföretag	13			8	10	–	–
Andra långfristiga fordringar	14			464	468	464	468
Summa finansiella anläggningstillgångar				473	478	539	543
Summa anläggningstillgångar				1 946	2 076	2 013	2 141
Omsättningstillgångar							
Varulager mm							
- Förråd				1	1	1	1
Kortfristiga fordringar							
Kundfordringar				57	64	55	56
Fordringar hos dotterföretag				–	–	3	4
Fordringar hos intresseföretag				31	6	31	6
Skattefordringar				2	2	–	–
Övriga fordringar				173	180	169	179
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15			277	255	275	254
Summa kortfristiga fordringar				539	506	532	498
Kortfristiga placeringar							
Kassa och Bank	16			99	–	99	–
Summa omsättningstillgångar				1 813	3 077	1 650	2 721
Summa omsättningstillgångar				2 451	3 584	2 282	3 220
SUMMA TILLGÅNGAR				4 397	5 661	4 294	5 362

BALANSRÄKNING (MKR)	NOT	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
		2011	2010	2011	2010
		31 Dec	31 Dec	31 Dec	31 Dec
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Eget kapital					
Bundet kapital	17				
Statskapital		202	202	202	202
Bundna reserver		269	269	252	252
Summa bundet kapital		471	471	453	453
Fritt kapital	17				
Balanserad vinst/förlust		110	123	-166	-
Årets resultat		85	-14	282	-166
Summa fritt kapital		194	110	117	-166
Summa eget kapital		665	580	570	288
Minoritetsintresse		-	-	-	-
Avsättningar					
Räntebärande avsättningar					
Avsättningar för pensioner	18	3 205	4 670	3 205	4 670
Icke räntebärande avsättningar					
Övriga avsättningar	19	133	50	133	50
Summa		3 338	4 721	3 338	4 720
Långfristiga skulder					
Räntebärande skulder					
Skulder till leasingföretag	20	6	7	6	7
Icke räntebärande skulder					
Övriga icke räntebärande skulder	21	19	16	19	16
Summa långfristiga skulder		25	23	24	23
Kortfristiga skulder					
Icke räntebärande skulder					
Leverantörsskulder		132	155	126	151
Skulder till dotterföretag		-	-	0	0
Skulder till intresseföretag		28	5	28	5
Skatteskulder		-	-	-	-
Övriga icke räntebärande skulder		68	32	68	31
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	22	141	145	140	143
Summa kortfristiga skulder		370	337	362	331
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		4 397	5 661	4 294	5 362
Poster inom linjen					
Ansvarsförbindelser	23	2	2	25	25
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

FINANSIERINGSANALYSER (MKR)	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2011	2010	2011	2010
Rörelsen				
Resultat efter finansiella poster	85	-12	282	-166
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	208	303	210	455
	293	291	492	289
Betald skatt	-	-	-	-
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	293	291	492	289
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Förändring av kortfristiga fordringar	-33	138	-34	175
Förändring av kortfristiga skulder	-1 349	-323	-1 351	-346
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-1 382	-185	-1 385	-171
Investeringsverksamheten				
Inkrämsförsäljning	-	5 254	-	5 269
Förändring materiella anläggningstillgångar	-84	-232	-84	-232
Investering i finansiella tillgångar	-	-212	-	-212
Förändring koncern- och intressebolag	2	241	-	-
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-82	5 051	-84	4 825
Finansieringsverksamheten				
Förändring av långfristiga fordringar	4	-	4	-
Förändring av långfristiga skulder	2	-64	1	-64
Återbetalning av eget statskapital	-	-2 562	-	-2 562
Omföring av latent skatteskuld	-	252	-	252
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	6	-2 374	5	-2 374
ÅRETS KASSAFLÖDE	-1 165	2 783	-972	2 569
Likvida medel vid årets början	3 077	294	2 721	152
Likvida medel vid periodens slut	1 912	3 077	1 749	2 721

Noter

NOT 1

Luftfartsintäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Passageraravgifter	-	216	-	216
Undervägsavgifter	1 734	1 666	1 734	1 666
Terminalavgifter	135	170	135	170
Startavgifter	-	95	-	95
Luftfartsskydd	-	121	-	121
Marktjänstavgifter	-	46	-	46
Ersättning för flygtrafiktjänst	331	288	331	288
Övrigt	-	3	-	3
	2 200	2 606	2 200	2 606

NOT 3

Personalkostnader och upplysningar om personal, generaldirektör, styrelse och revisorer

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Löner	774	984	770	980
Sociala kostnader	550	706	548	703
Övriga personalkostnader	97	71	97	71
	1 421	1 762	1 415	1 754

I sociala kostnader ingår pensionskostnader inklusive löneskatt med

	299	394	296	392
--	-----	-----	-----	-----

Löner och ersättningar, mkr

	Styrelser, generaldirektören samt verkställande direktörer		Övriga anställda	
	2011	2010	2011	2010
Affärsverket	2	2	768	978
Dotter- och intresseföretag	1	1	3	3
Totalt koncernen	3	3	771	981

Lön/arvoden till styrelse och generaldirektör

	Lön/arvode
GD Thomas Allard	110101 - 111231 1 488 299
Billinger Nils Gunnar, ordförande	110101 - 111231 106 140
Bredberg Pettersson Maria, ledamot	110101 - 111231 30 494
Bredberg Anne-Marie, personalrepr.	110101 - 111231 20 000
Fredriksson Ingemar, ledamot	110101 - 111231 30 798
Hafström Marie, ledamot	110101 - 111231 30 000
Lennartsson Peter, personalrepr	110101 - 111231 31 177
Zetterdahl Ann-Catrine, ledamot	110101 - 111231 30 570
Sandqvist Evabritt, personalrepr	110101 - 111231 10 000

NOT 2

Övriga rörelseintäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Hyror och arrenden	13	203	13	199
Bilparkeringsavgifter	-	125	-	125
Kommersiell service	241	199	230	196
Ground Handling/Markservice	-	84	-	84
Fastighetstjänster	-	39	-	39
Reklamintäkter	-	17	-	17
Aktiverat arbete för egen räkning	-	11	-	11
Övrigt	35	134	34	34
	289	812	277	704

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

Sjukfrånvaro

	Koncernen	
	2011	2010
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid:	2,16%	2,64%
Andel av den totala sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	48,59%	40,78%
Sjukfrånvaro fördelad efter kön:		
Män	1,16%	2,18%
Kvinnor	3,49%	3,37%
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori		
29 år eller yngre	1,87%	1,94%
30-49 år	2,00%	2,45%
50 år eller äldre	2,53%	3,13%

Arvode till revisorer

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Riksrevisionen				
- Revisionsuppdrag	1	1	1	1
KPMG				
Revisionsuppdrag	1	0	0	0
Andra uppdrag	0	0	0	0
Ernst & Young	-	0	-	0
PWC	0	6	0	6
Transcendent Group	1	-	1	-
Övrigt	-	1	-	1
	2	8	2	8

NOT 4				
Diverse externa kostnader				
	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Kostnader för vidareförsäljning	36	66	21	43
Fastighets- och hyreskostnader	73	152	73	149
Material, underhåll, transporter	156	252	156	252
Resekostnader	21	31	20	29
Främmande tjänster	281	440	292	472
Administrativa kostnader	58	87	57	80
	626	1 029	620	1 025

Koncernföretagens andel av affärsverkets diverse externa kostnader, 0,4% (1,8)

NOT 6				
Resultat från andelar i intresseföretag				
	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Intresseföretag:				
Entry Point North AB				
Andel i intresseföretags resultat	-2	3	-	-
NUAC HB				
Andel i intresseföretags resultat	0	0	-	-
	-2	3	-	-

NOT 7				
Ränteintäkter				
	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Ränteintäkter från bank	43	17	37	15
Ränteintäkter fr kortfr placeringar	4	16	4	16
Ränteintäkter fr kortfr fordringar	1	2	1	1
Övrigt	0	1	0	1
	47	36	42	34

NOT 8				
Räntekostnader och liknande poster				
	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Riksgälden	-	36	-	36
Bank	-	-	-	-
Räntedel i pensionskostnad	188	237	188	237
Finansiell leasing	0	1	0	1
Övrigt	4	5	4	4
	193	279	192	279

NOT 5				
Avskrivningar och nedskrivningar				
	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Avskrivningar:				
Immateriella tillgångar	1	2	1	2
Byggnader	13	107	13	106
Fältanläggningar	1	61	1	61
Elanläggningar	5	40	5	40
Teleutrustning	153	173	153	173
Fordon, maskiner mm	7	60	7	60
Leasade anläggningar	2	4	2	4
Nedskrivningar:				
Immateriella tillgångar	-	-	-	-
Byggnader	-	1	-	1
Fältanläggningar	-	1	-	1
Elanläggningar	-	-	-	-
Teleutrustning	27	-	27	-
Fordon, maskiner mm	-	2	-	2
Pågående projekt	-	1	-	1
Leasade anläggningar	-	-	-	-
Mark	-	0	-	0
	210	452	210	452

NOT 9		
Skatt/ skattemotsvarighet på periodens resultat		
	Koncernen	
	2011	2010
Årets inkomstskatt att betala		
- Koncernens resultat exklusive intresseföretags andel före skatt	86	-14
Avgår:		
- förändring skattemässiga avskrivningar	-	-
- underskott från föregående år	-159	
- reavinst vid försäljning av dotter- och intressebolag	-	-145
	-73	-159
Underlag för beräkning av årets inkomstskatt att betala		
Avgår: betald skatt av dotter- och intressebolag	-	-
Årets inkomstskatt att betala	0	0

NOT 10

Immateriella tillgångar

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Ingående anskaffningsvärde	17	46	17	46
Årets anskaffningar	–	–29	–	–29
Utgående anskaffningsvärde	17	17	17	17
Ingående av- och nedskrivningar	–15	–35	–15	–35
Årets avskrivningar	–1	–2	–1	–2
Försäljningar/utrangeringar/överföring		22		22
Utgående ack. av- och nedskrivningar	–15	–15	–15	–15
Utgående planenligt restvärde	1	2	1	2

Byggnader (Not 11)

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Ingående anskaffningsvärde	446	9 268	446	9 268
Årets anskaffningar	1	65	1	65
Försäljningar/utrangeringar/överföring	–	–8 888	–	–8 888
Övriga justeringar	–	–	–	–
Utgående anskaffningsvärde	447	446	447	446
Ingående av- och nedskrivningar	–213	–4 679	–213	–4 679
Årets avskrivningar	–13	–107	–13	–106
Årets nedskrivningar	–	–1	–	–1
Försäljningar / utrangeringar / överföring	–	4 575	–	4 575
Övriga justeringar	0	–2	0	–2
Utgående av- och nedskrivningar	–227	–213	–227	–213
Utgående planenligt restvärde	220	232	220	232

NOT 11

Materiella anläggningstillgångar

Mark	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Ingående anskaffningsvärde	–	125	–	125
Årets anskaffningar	–	–125	–	–125
Övriga justeringar	–	–	–	–
Utgående anskaffningsvärde	–	–	–	–
Ingående av- och nedskrivningar	–	–10	–	–10
Årets avskrivningar	–	0	–	0
Försäljningar/utrangeringar/överföring	–	10	–	10
Utgående ack. av- och nedskrivningar	–	–	–	–
Utgående planenligt restvärde	–	–	–	–

Fältanläggningar (Not 11)

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Ingående anskaffningsvärde	25	6 066	25	6 066
Årets anskaffningar	0	55	0	55
Försäljningar/utrangeringar/överföring	–	–6 096	–	–6 096
Övriga justeringar	–	–	–	–
Utgående anskaffningsvärde	25	25	25	25
Ingående av- och nedskrivningar	–13	–2 965	–13	–2 965
Årets avskrivningar	–1	–61	–1	–61
Årets nedskrivningar	–	–1	–	–1
Försäljningar/utrangeringar/överföring	–	3 020	–	3 020
Övriga justeringar	0	–6	0	–6
Utgående ack. av- och nedskrivningar	–15	–13	–15	–13
Utgående planenligt restvärde	10	12	10	12

Pågående nyanläggningar (Not 11)

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Ingående anskaffningsvärde	504	738	504	738
Årets anskaffningar	84	152	84	152
Färdigställda nyanläggningar	–38	–217	–38	–217
Nedskrivning	–	–1	–	–1
Överfört till Swedavia AB	–	–168	–	–168
Utgående anskaffningsvärde	550	504	550	504

Leasade anläggningstillgångar (Not 11)

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Ingående anskaffningsvärde	11	66	11	66
Årets anskaffningar	3	4	3	4
Försäljningar/utringar/överföring	-4	-60	-4	-60
Övriga justeringar	-	0	-	0
Utgående anskaffningsvärde	10	11	10	11
Ingående av- och nedskrivningar	-4	-34	-4	-34
Årets avskrivningar	-2	-4	-2	-4
Årets nedskrivningar	-	-	-	-
Försäljningar/utringar/överföring	2	34	2	34
Övriga justeringar	-	0	-	0
Utgående ack av- och nedskrivningar	-4	-4	-4	-4
Utgående planenligt restvärde	6	7	6	7

Elanläggningar (Not 11)

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Ingående anskaffningsvärde	72	2 879	72	2 879
Årets anskaffningar	-	9	-	9
Försäljningar/utringar/överföring	-	-2 816	-	-2 816
Övriga justeringar	-	-	-	-
Utgående anskaffningsvärde	72	72	72	72
Ingående av- och nedskrivningar	-40	-1 890	-40	-1 890
Årets avskrivningar	-5	-40	-5	-40
Årets nedskrivningar	-	-	-	-
Försäljningar/utringar/överföring	-	1 891	-	1 891
Övriga justeringar	-	-1	-	-1
Utgående ack av- och nedskrivningar	-45	-40	-45	-40
Utgående planenligt restvärde	27	32	27	32

Teleutrustning (Not 11)

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Ingående anskaffningsvärde	1 860	2 507	1 860	2 507
Årets anskaffningar	35	13	35	13
Försäljningar/utringar/överföring	-19	-660	-19	-660
Övriga justeringar	0	0	0	0
Utgående anskaffningsvärde	1 877	1 860	1 877	1 860
Ingående av- och nedskrivningar	-1 083	-1 434	-1 083	-1 434
Årets avskrivningar	-153	-173	-153	-173
Årets nedskrivningar	-27	-	-27	-
Försäljningar/utringar/överföring	19	524	19	524
Övriga justeringar	0	-1	0	-1
Utgående ack av- och nedskrivningar	-1 245	-1 083	-1 245	-1 083
Utgående planenligt restvärde	632	777	632	777

Fordon, maskiner mm (Not 11)

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Ingående anskaffningsvärde	92	3 280	92	3 280
Årets anskaffningar	6	57	6	57
Försäljningar/utringar/överföring	-12	-3 245	-12	-3 245
Övriga justeringar	0	0	0	0
Utgående anskaffningsvärde	86	92	86	92
Ingående av- och nedskrivningar	-60	-2 303	-60	-2 303
Årets avskrivningar	-7	-60	-7	-60
Årets nedskrivningar	-	-2	-	-2
Försäljningar/utringar/överföring	8	2 307	8	2 307
Övriga justeringar	0	-2	0	-2
Utgående ack av- och nedskrivningar	-59	-60	-59	-60
Utgående planenligt restvärde	27	32	27	32

Leasade restvärden (Not 11)

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Byggnader	-	-	-	-
Elanläggningar	-	-	-	-
Teleutrustning	-	-	-	-
Fordon, maskiner mm	6	7	6	7

NOT 12

Andelar i dotterföretag

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

NOT 13

Andelar i intresseföretag

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Akkumulerade anskaffningsvärden vid årets början	0	30	-	-
Avyttring	0	-30		
Årets andel i intresseföretags resultat	0	0	-	-
	0	0	-	-
Akkumulerade resultatandelar mm.				
Vid årets början	10	16	-	-
Årets andel i intresseföretags nettoresultat	-2	3	-	-
Förändring i intresseföretags egna kapital mm	0	0	-	-
Avyttring	0	-9		
	8	10	-	-
Bokfört värde	8	10	-	-

NOT 14

Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Vid årets början	468	256	468	256
Tillkommande poster				
Avräkning terminalavgifter	-21	23	-21	23
Avräkning Eurocontrol	18	197	18	197
Avyttring Swedavia	-	-8	-	-8
	464	468	464	468
Bokfört värde	464	468	464	468

NOT 15

Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Förutbetalda kostnader	66	62	66	62
Upplupna intäkter	211	193	209	192
	277	255	275	254

NOT 13 FORTS.

Andelar i intresseföretag

Specifikation av affärsverkets och koncernens innehav av andelar i intresseföretag

	Organisations-nummer	Antal Aktier	Procent av aktiekapital	Nominellt värde	Andel av just. Eget kapital	Bokfört värde	
						Koncernen	Affärsverket
Indirekta innehav (via LfV Holding AB)							
- Entry Point North AB	556682-8272	100 000	33	33	0	8	-
- NUAC HB	969745-6433	-	50	0	0	0	-
Indirekt innehav (via EPN AB)							
- Entry Point Central Kft	23399583	-	51	118	0	0	-
				151		8	-

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

NOT 16

Kortfristiga placeringar

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Företagscertifikat	99	–	99	–
Vid årets slut	99	–	99	–

NOT 18

Avsatt till pensioner

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Vid årets början	4 670	5 365	4 670	5 362
Årets pensionsavsättning	338	297	338	297
Årets pensionsutbetalningar	–25	–145	–25	–145
Ändrade beräkningsprinciper	188	293	188	293
Inlösen av pensionsåtaganden	–1 966	0	–1 966	0
Årets förändring maa delning av verksamheten	0	–1 140	–	–1 137
	3 205	4 670	3 205	4 670

NOT 19

Övriga avsättningar

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Omstruktureringskostnader	99	20	99	20
Övriga avsättningar	34	30	34	30
	133	50	133	50

NOT 21

Övriga icke räntebärande skulder

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Trygghetsmedel	19	16	19	16
	19	16	19	16

NOT 23

Ansvarsförbindelser

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Pensionsåtaganden till övriga dotter- och intresseföretag	2	2	2	2
Borgensåtagande för dotterföretag	0	0	23	23
	2	2	25	25

NOT 17

Bundna reserver och fritt kapital

	Koncernen		Affärsverket	
	Bundna reserver	Fritt kapital	Bundna reserver	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	269	110	252	–166
Utdelning				
Förändringar hänförliga till koncernens intresseföretag				
Förskjutning mellan fritt och bundet eget kapital				
Förändringar hänförliga till delning				
Omföring latent skatt till bundna reserver				
Årets resultat		85		282
Belopp vid årets utgång	269	194	252	116

NOT 20

Skulder till leasingföretag

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Leasingföretag	6	7	6	7
	6	7	6	7

NOT 22

Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2011	2010	2011	2010
Löner och ersättningar	4	5	4	5
Semesterlöneskuld	72	68	71	67
Sociala avgifter	49	45	48	44
Övriga upplupna kostnader	13	25	12	24
Förutbetalda intäkter	4	2	4	2
	141	145	140	143

Rapportering enligt regleringsbrev för LFV

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

Transportpolitiska mål

Enligt förordningen (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket ska vi verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Flyget spelar en viktig roll för att möjliggöra för näringsliv och medborgare i hela landet att transportera passagerare och gods, såväl inom landet som globalt. Särskilt för många mindre orter finns inget realistiskt alternativ till flyget för att säkerställa snabba och effektiva kommunikationer. LFV har en viktig roll i luftfartssektorn. En säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst är en förutsättning för väl fungerande flygtransporter.

Till **funktionsmålet** - som handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter - bidrar LFV genom att tillhandahålla säkra, effektiva och miljöanpassade flygtrafiktjänster över hela landet vilket är en förutsättning för den tillgänglighet flyget ger. LFV spelar en aktiv roll i det arbete som pågår för att utveckla det europeiska flygtrafiktjänstsystemet så att den växande flygtrafiken

ska kunna hanteras samtidigt som målen om ökad flygsäkerhet, reducerade kostnader och minskad miljöpåverkan ska kunna uppnås.

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

Uppdrag enligt regleringsbrev

Luftfartsverket ska i samverkan med Försvarsmakten redovisa till Regeringskansliet hur Luftfartsverket avser att säkerställa tillhandahållandet av flygtrafiktjänst för militär och civil luftfart över tiden i enlighet med 1 och 4 §§ förordningen (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket.

LFVs redovisning av uppdraget överlämnades till regeringen (näringsdepartementet) den 29 juni 2011. LFV konstaterar där att den förordningsmässiga reglering som regeringen indikerade i propositionen 2009/10:95 inte ännu är på plats. Det innebär att förutsättningar saknas för LFV att säkerställa tillhandahållande av flygtrafiktjänst där andra leverantörer är verksamma. Frågan kommer att behandlas inom ramen för den utredning om LFVs verksamhetsform som

regeringen beslutade om 10 november 2011. Utredningen ska redovisas senast 15 april 2012.

Enligt regleringsbrevet för 2011 ska Luftfartsverket överföra samtliga aktiebrev i LFV Aviation Consulting AB till Kammarkollegiet. Denna förändring har inte genomförts och motsvarande uppdrag återfinns inte i regleringsbrevet för 2012. För närvarande genomför ägaren en översyn av LFVs möjligheter att inom ramen för nuvarande verksamhetsform och instruktion verka på en konkurrensutsatt marknad vilket kan komma att påverka denna fråga.

Mål enligt regleringsbrev

Luftfartsverkets långsiktiga ekonomiska mål avseende räntabiliteten är att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 4 procent av eget kapital.

Luftfartsverkets långsiktiga ekonomiska mål avseende soliditeten är att denna ska uppgå till minst 15 procent.

Räntabiliteten på eget kapital var under 2011 14 %. Det positiva resultatet under 2011 är en konsekvens av den goda trafiktillväxten under året tillsammans med ett fortsatt framgångsrikt effektiviseringsarbete.

Soliditeten uppgick den 31 december 2011 till 15 %. Soliditeten ökade i samband med att en del av pensionsskulden löstes in i maj 2011.



Redovisningshandlingar

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

Koncernen består av affärsverket, det helägda holdingbolaget LFV Holding AB samt det av holdingbolaget helägda aktiebolaget LFV Aviation Consulting AB samt intressebolaget Entry Point North AB och NUAC HB som ägs till 33% respektive 50%. Intressebolaget Entry Point North AB har under året startat ett dotterföretag, Entry Point Central Kft, i Budapest i Ungern, som ägs till 51% medan Hungaro Control Plc, som ägs av ungerska staten, äger resterande 49%. Av instruktionen framgår att LFVs huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafikföretag för civil och militär luftfart. Under 2011 bedrevs lokal flygtrafikledning på 36 flygplatser. Två kontrollcentraler i Malmö och Stockholm svarade för trafikledning i luftrummet utanför flygplatsområdena.

Redovisningsprinciper

LFVs redovisning för affärsverket och koncernen följer Förordningen (SFS 2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag (FÅB) och Ekonomistyrningsverkets föreskrifter och allmänna råd samt kravet på god redovisningssed enligt Förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring. I den mån det saknas normgivning som direkt tar sikte på myndigheter och statliga verk tillämpar LFV, på sätt som redogörs för i respektive avsnitt nedan, värderingsreglerna i Redovisningsrådets rekommendationer. LFVs dotterföretag upprättar årsredovisning med tillämpning av årsredovisningslagen och god redovisningssed för aktiebolag.

Uppställningsformer och jämförelsetal

Resultat- och balansräkningar och finansieringsanalyser har utformats i enlighet

med för affärsverk och affärsverkskoncerner gällande regler. I föregående års jämförelsetal ingår även flygplatsverksamheten under första kvartalet och de dotter- och intressebolag som överfördes till Swedavia AB per 2010-04-01. Redovisningsrådets rekommendation RR 4, Redovisning av extraordinära intäkter och kostnader samt upplysningar för jämförelseändamål tillämpas.

Ändrade redovisningsprinciper m m

I resultat- och balansräkningar samt finansieringsanalyser samt i noter till dessa har vissa marginella korrigeringar och flyttningar gjorts i 2010 års siffror.

Koncernredovisning

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

Dotterföretag

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

Intresseföretag

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

Allmän balansvärderingsprincip

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

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar värderas till anskaffningsvärde med avdrag för av-

skrivning enligt plan. I förekommande fall görs nedskrivning på sätt som framgår nedan.

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

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

Immateriella anläggningstillgångar

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

Leasing

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

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

Förrådslager

Förrådslager värderas enligt lägsta värdets princip.

Intäktsredovisning

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

Kundfordringar

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

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

Avsättningar och ansvarsförbindelser

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

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

Pensioner

Från och med 2003 gäller pensionsavtalet, PA 03, för statligt anställda födda 1943 eller senare. PA 03 innefattar ålderspension, efterlevandepension och sjukpension samt temporär ålderspension för flygledare. Pensionsskulden är beräknad av Statens Pensionsverk (SPV).

SPVs styrelse har beslutat om nya försäkringstekniska grunder för beräkning av pensionsskulden, vilket innebär att nuvärdet av pensionsskulden har beräknats efter en ränta om 1,1% för 2012 (2011 år 1,40%). Räntan är beräknad som ett genomsnitt av räntan för lång realobligation för perioden september till september året innan. LFV har valt att tillämpa de nya beräkningsgrunderna i årsbokslutet för 2011.

Dessa förpliktelser redovisas under avsättningar.

Årets avsättning till pensionsskulden har tillsammans med betalda premier kostnadsförts. Räntedelen i årets pensionskostnad redovisas som finansiell kostnad. I räntedelen ingår värdesäkring av vissa förmåner. Mindre än 1% av de anställda var inte aktualiserade per 2011-12-31. Pensionsskulden för dessa har schablonberäknats.

I pensionsskulden ingår utfästelser avseende såväl aktiv personal som pensionärer. Antastbara utfästelser avseende personal som har tidigare pensionsålder än 65 år ingår i skulden då dessa pensioner bedöms bli intjänade.

Affärsverket betalar särskild löneskatt på utbetalda pensioner. Avsättning görs därför för särskild löneskatt baserat på pensionsskuldens storlek vid räkenskapsårets utgång.

Skatter och skattemotsvarighet samt utdelning

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

Årets aktuella skattemotsvarighet beräknas på basis av i koncernredovisningen redovisat resultat med avdrag för skattemässiga dispositioner motsvarande de bokslutsdispositioner som aktiebolag kan utnyttja. Avdrag görs också för den bolagsskatt som dotterföretagen erlägger.

Affärsverket redovisar skuld avseende den för räkenskapsåret beräknade skattemotsvarigheten. Slutligt belopp för årets skattemotsvarighet att betala kommer att fastställas av regeringen i samband med fastställandet av verkets årsredovisning för 2011.

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

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

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

LFV behöver inte lämna utdelning till staten för 2011.

Övrigt

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

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

Årets resultat

Årets resultat efter finansiella poster uppgår till 85 mkr vilket är en förbättring med knappt 100 mkr jämfört med föregående år.

Risker

Finansiella risker

LFVs finansverksamhet och finansiella riskhantering hanteras av LFV Koncern-ekonomi och bedrivs utifrån en av LFVs styrelse fastställd finanspolicy.

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

Pensionsskulden

LFVs verksamhet finansieras uteslutande av den pensionsskuld som avser pensionsåtaganden gentemot personalen. Personalen i LFV är anställd av staten och därmed gäller de statliga pensionsreglerna enligt PA91 och PA03. Nuvärdet av pensionsskulden beräknas av Statens Pensionsverk (SPV) och skulden inklusive löneskatt (24,26%) redovisas som avsättning i LFVs balansräkning. De riktlinjer som tillämpas för värderingen av pensionsåtagandena för 2012 innehåller ett ränteaftagande om 1,1 % och en parameter för avkastningsskatt om 0,5 %. Med anledning av den finansiella oron inom Euroländerna har räntan på svenska obligationer sjunkit till en historiskt extremt låg nivå.

LFV bedömer att det finns en betydande risk att realräntan kommer att minska även under 2012 och fortsätta att ligga på en förhållandevis låg nivå de närmaste åren. Detta kan komma att medföra en ökning av pensionsskulden kommande år. För varje 0,1 procentenhets förändring påverkas LFVs kostnader överslagsmässigt med ca 60 mkr. Under senare tid har den aktuella realräntan legat på nivåer under 0,5 %.

Åtgärder

LFV för en dialog med SPV om att lösa in ytterligare delar av pensionsskulden och övergå till en premielösning.

Flygmarknadens utveckling

LFVs ekonomi är starkt beroende av flygmarknadens utveckling. Under 2009 skedde en kraftig trafiknedgång mätt i antal luftströmmar på drygt 11 % jämfört med föregående år. Sedan maj 2010, efter "askkrisen", har flyget ökat månad för månad. Under 2011 har vi fortsatt sett en stark tillväxt i flygtrafiken med totalt knappt 8 %. Antalet rörelser uppgick 2011 till totalt 706 000, vilket är endast ca 3 % lägre än toppåret 2008.

Den svenska ekonomins starka utveckling efter finanskrisen 2008-2009 är den grundläggande orsaken till trafikökningen. Tillväxttakten har visserligen avtagit under andra halvåret 2011, men är fortfarande i ett historiskt perspektiv god.

Osäkerheten är stor inför 2012. Flyget är mycket konjunkturkänsligt. Att huvuddelen av utrikesresenärerna numera är privatresenärer gör också flygmarknaden mer känslig för förändringar i privatekonomi, konsumtionsmönster och resetrender vilket ökar risken. I många länder sjunker nu trafiken även i absoluta tal. Sverige har fortfarande tillväxt men vi kommer att påverkas av den negativa trafiktrenden i resten av Europa. För 2012 räknar LFV med en trafiktillväxt på mellan 1-2 %, men osäkerheten är stor. Generellt har trafikprognoserna för den kommande planeringsperioden 2012-2016 skrivits ned under det senaste halvåret och osäkerheten är för närvarande mycket stor kring såväl konjunkturrens som flygets utveckling.

Åtgärder

LFV ska följa flygmarknadens trafikutveckling och ha beredskap för att vidta åtgärder vid negativa förändringar.

En route-underskott

Den vikande trafiken under 2009, i kombination med de senaste årens kostnadsökningar, innebär att en route-verksamheten visade ett betydande "likviditetsunderskott" 2009-2010. Under 2011 har en route-verksamheten åter varit i balans. Totalt uppgick den ackumulerade fordran på flygbolagen vid utgången av 2011 till 463 mkr. Det har skett en omarbetning av förordning (EG) nr 1794/2006 rörande det gemensamma avgiftssystemet för flygtrafiktjänster som är styrande för avgifter avseende flygtrafiktjänster i EU. En reviderad förordning är fastställd och börjar tillämpas fr. o m 2012. Den nya förordningen innebär att principen om full kostnadstäckning ersätts av en modell med riskdelning mellan leverantörer av flygtrafiktjänst och brukarna flygbolagen.

En styrande kostnadsnivå ("determined cost") fastställs och avvikelser från denna nivå återförs inte längre till avgiftssystemet utan kommer att bli direkt resultatpåverkande. Undantag kommer att göras för kostnadsökningar som beror på vissa faktorer som leverantören inte kunnat påverka och kompenseras på samma sätt som tidigare. Sådana kostnader kan exempelvis vara pensioner, räntekostnader och skatter.

Riskdelningen kommer även att omfatta trafikutvecklingen. Över- eller underskott till följd av avvikelser från trafikprognosen ska delas mellan leverantörer och operatörer enligt följande:

Intäktsavvikelser till följd av trafikvariationer på +/- 2 % stannar hos LFV. Intäktsavvikelser till följd av trafikvariationer inom nivån +/- 2-10 % delas mellan flygbolagen och LFV i relationen 70/30. Intäktsavvikelser till följd av trafikvariationer över +/-10 % bärs i sin helhet av flygbolagen.



Avgifterna sätts inledningsvis för åren 2012-2014, sedan för femårsperioder. Terminalavgifterna omfattas inte av det nya systemet under den första referensperioden utan först från och med 2015. Enligt regelverket finns övergångsbestämmelser som säkerställer att det finns möjlighet att återhämta de underskott man bär med sig från det gamla systemet under de två första referensperioderna, dvs upp till 8 år.

Transportstyrelsen har tillsammans med den danska Trafikstyrelsen fattat beslut om förslag till en prestationsplan för det dansk/svenska funktionella luftrumsblocket. F n pågår en process inom EU-kommissionen som ska leda fram till att de nationella prestationsplanerna fastställs.

Prestationsplanen innebär för Sverige och LFV effektiviseringskrav som innebär en sänkning av enhetskostnaderna med drygt 10 % under perioden 2012-2014.

I föreslagna prestationsplan föreslås pensionskostnaderna för Sveriges del klassificeras som okontrollerbara och därmed skulle eventuella kostnadsändringar kunna återföras i avgiftssystemet.

Prestationsplanen ställer mycket höga krav på LFV att öka kostnadseffektiviteten under perioden. Sedan planen fastställdes har också de samhällsekonomiska utsikterna försvagats påtagligt och trafikprognoserna reviderats ned. Eftersom avgifterna är indexerade kan även en lägre inflation och KPI-utveckling påverka intäkterna negativt. Sammanfattningsvis innebär detta att det finns stora risker med betydande ekonomiska konsekvenser de kommande åren. En annan risk är att de besparingar som kommer att krävas kan komma att medföra negativa konsekvenser på kapacitet och regularitet.

LFV påbörjade under 2009 ett effektiviseringsprogram som t o m utgången av 2011 har inneburit effektiviseringar om ca 200 mkr. För att möta den nya prestationsstyrningen av en route-verksamheten och konkurrensen på tornmarknaden har effektiviseringskraven förstärkts. Ytterligare effektiviseringar på totalt ca 200 mkr måste genomföras under perioden 2012-2014.

Om LFV inte kan leverera kostnadseffektiva tjänster riskerar vi att andra operatörer kommer att ta över verksamheten.

Kortsiktigt är det i första hand våra lokala flygtrafiktjänster och olika konsult- och servicetjänster som är konkurrensutsatta. I ett längre tidsperspektiv kan även en route-verksamheten beröras.

Åtgärder

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

Konkurrensutsättning av lokal flygtrafiktjänst

Vad gäller konkurrensutsatta ATS-tjänster för torn och terminal har LFV för närvarande drygt 90 % av marknaden. LFV har under 2010-2011 säkrat ett antal kommunala och privata flygplatser i avtal med olika längd, men också förlorat upphandlingen på fyra flygplatser. Den största nationella flygplatsoperatören, Swedavia AB, har påbörjat en process för att upphandla flygtrafikledningstjänster och eventuellt kringliggande tjänster för alla sina flygplatser. Skulle LFV tappa betydande delar av tornverksamheten kommer det att få stora konsekvenser både ekonomiskt och organisatoriskt. Till följd av de oklarheter som f n föreligger beträffande förutsättningarna för konkurrensutsättningen, har Swedavia under hösten 2011 valt att avbryta den pågående upphandlingen i avvaktan på att förutsättningarna klarläggs.

Det finns, utöver den risk som upphandlingen i sig utgör, också risker med hur det luftrum som ska upphandlas definieras. Transportstyrelsen har fattat beslut om att även inflygningskontrolltjänsterna i s k "samfällade terminalområden" (Stockholm, Göteborg, Malmö och Östgötaområdena) ska ingå.

En konkurrensutsättning av de samfälliga terminalområdena skulle få stora negativa konsekvenser för den operativa effektiviteten då verksamheten i dagsläget sker integrerat med en route och samtidigt påverka de ekonomiska förutsättningarna för såväl LFV som flygbolagen kraftigt negativt. Betydande delar av de effektiviseringar som planeras inom ramen för NUAC förutsätter att NUAC driver en sammanhållen verksamhet. Även Försvarsmakten och flygbolag har framfört invändningar mot Transportstyrelsens beslut.

Åtgärder

Genom pågående effektiviseringsarbete skapas förutsättningar för ökad konkurrenskraft. Transportstyrelsens beslut att konkurrensutsetta s k "samfälliga terminalområden" har överklagats till förvaltningsrätten.

Kontinuitetsrisker

LFV har under 2008 och 2009 genomfört en fördjupad analys med syfte att kartlägga förmågan att kunna upprätthålla en operativ driftförmåga vid exceptionella händelser och vid olika möjliga typer av driftavbrott på grund av s k vardagshändelser. Resultatet av analyserna har använts för att ta ställning till om kontinuitetsförmågan vid olika typer av händelser är acceptabla för LFV eller om avhjälpande åtgärder ska genomföras.

Åtgärder

Den genomförda kontinuitetsanalysen som visar enheternas kontinuitetsförmåga ska löpande uppdateras och hållas ajour. Alla produktionsstörningar och avvikelser analyseras och åtgärder som kan minska risken identifieras, bedöms och beslut om införande eller inte fattas. Det pågår aktiviteter för att skapa redundans för singulära kritiska system både i samarbete med kollegor som använder samma utrustning och med flygindustrin, delvis med stöd av beredskapsmedel.

Processrisker

LFV genomför årligen analyser som avser risker rörande intern styrning och

kontroll. Processriskanalysen uppdateras minst en gång per år och rapporteras till styrelsen.

LFVs verksamhet ska planeras, styras och följas upp mot uppsatta mål. Detta ska ske "med beaktande av de grundläggande momenten riskanalys, kontrollåtgärder, uppföljning, dokumentation och bedömning". Processen för intern styrning och kontroll är integrerad i LFVs verksamhetsstyrning. LFVs ledning ska säkerställa att det finns planerings-, styr- och rapporteringssystem som är effektiva och ändamålsenliga.

LFVs delning

Den 1 april 2010 delades LFV och flygplatsverksamheten överläts till Swedavia AB. Förberedelse tiden var kort och därför kunde inte en fullständig fysisk delning ske inom alla områden. Framförallt inom IT-området fortgår delningsarbetet i upp till 30 månader efter delningen. Utbytet av tjänster regleras i s. k. interimsavtal som utgör en del av överlåtelseavtalet där det också regleras hur delningen ska fullföljas.

Beträffande överlåtelsen av fastigheter är ännu inte alla delar av överlåtelsen fullföljd då vissa fastighetsbildningar och

fastighetsregleringar är tidskrävande. I överlåtelseavtalet finns reglerat hur dessa ska fullföljas samt hur parterna ska förfara om överlåtelse inte kan fullföljas på avsett sätt. Om en fastighetsöverlåtelse av något skäl inte kan fullföljas på avsett sätt anvisas alternativa lösningar som så långt möjligt ger motsvarande konsekvenser för parterna. F n finns ingen anledning att anta att några hinder skulle föreligga för att fullfölja överlåtelsen i allt väsentligt enligt plan.

LFV är fortfarande part i tvister som avser Swedavia ABs verksamhet där partsbyte inte kunnat genomföras eller där det av andra skäl inte bedömts vara lämpligt att genomföra partsbyte. I överlåtelseavtalet regleras Swedavia ABs ekonomiska ansvar mm i dessa tvister. LFV skulle kunna löpa en ekonomisk risk om Swedavia AB inte kan fullgöra sina förpliktelser enligt avtal. Denna risk bedöms vara ytterst liten.

I överlåtelsen begränsas Swedavia ABs miljöansvar så tillvida att ansvaret för den s. k. "historiska miljöskulden", d v s sådana skador som orsakats före överlåtelsen, ligger kvar hos staten. Staten har nu överfört detta ansvar från LFV till Trafikverket.



Förslag till utdelning

Luftfartsverket ska för 2011 inte lämna någon utdelning.

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

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

Norrköping den 16 februari 2012

NILS GUNNAR BILLINGER, ordförande

THOMAS ALLARD, generaldirektör

ANN-MARIE BREDBERG

MARIA BREDBERG PETTERSSON

INGEMAR FREDRIKSSON

MARIE HAFSTRÖM

PETER LENNARTSSON

ANN-CATRINE ZETTERDAHL

Riksrevisionens revisionsberättelse beträffande denna årsredovisning har avgivits den 21 februari 2012

LEIF LUNDIN

ANDERS LEXNER

Revisionsberättelse

2012-02-21
Regeringen
103 33 Stockholm

Revisionsberättelse för Luftfartsverket med Luftfartsverkskoncernen

Rapport om årsredovisningen med koncernredovisningen

Riksrevisionen har reviderat årsredovisningen med koncernredovisning för Luftfartsverket för 2011, daterad 2012-02-16.

Myndighetsledningens ansvar för årsredovisningen med koncernredovisningen

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

Revisorns ansvar

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

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

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

Uttalande

Enligt Riksrevisionens uppfattning ger årsredovisningen med koncernredovisningen en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Luftfartsverket och koncernens finansiella ställning per den 31 december 2011 och av dess resultat och finansiering för året enligt förordningen (SFS 2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, instruktion, regleringsbrev och övriga beslut för myndigheten.

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

LEIF LUNDIN

ANDERS LEXNER

Styrelse



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



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



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



MARIA BREDBERG PETTERSSON
Styrelseledamot i LFV 2010–.
Styrelseledamot Statens tjänstepensionsverk, SPV, 2010–. Överdirektör för Rikspolisstyrelsen, RPS, 2009–.



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



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



PETER LENNARTSSON
Styrelseledamot i LFV 2010–.
Personalrepresentant. Ledamot i STs förbundsstyrelse.



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

Koncernledning



THOMAS ALLARD
generaldirektör



**MARIE-LOUISE
KOSKINEN**
HR-direktör



URBAN TRYGG
stf generaldirektör



MIKAEL LARSSON
ekonomidirektör



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



PER HÖGBERG
chef Produktion Terminal



KENNETH JOHANSSON
chef Produktion En Route



MATHS GÖRANSSON
chefsjurist

Direktrapporterande chefer

KIMMY BECH
operativ chef

CECILIA BORIN
chef GSF

ROLF NORMAN
teknisk direktör

CARL SELLING
kommunikationsdirektör

LENA BYSTRÖM
Chef QSM

LFV i Sverige

● ATS-ENHETER

● KONTROLLCENTRALER

● HUVUDKONTOR, NORRKÖPING



FLYGTRAFIKTJÄNSTER ¹⁾

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

KONTROLLCENTRALER ²⁾

Malmö
Stockholm-Arlanda

1) LFV bedriver lokal flygtrafikledning på 35 platser.

2) Kontrollcentraler svarar för flygtrafikledning i luftrummet utanför flygplatsområdet.



AIR NAVIGATION SERVICES OF SWEDEN

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