

ÅRSREDOVISNING 2014



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Viktiga händelser	1
LFV ska möta nya förutsättningar	2
Flygtrafiken ökade under 2014	4
Hög punktlighet och säkerhet.....	6
Fol och internationella samarbeten.....	8
LFVs framtidsstrategi – Position 2019.....	10
Ett aktivt miljöarbete	12
Resultaträkning med kommentarer.....	16
Balansräkningar och finansieringsanalyser med kommentarer.....	19
Noter	23
Rapportering enligt prestandaplan.....	28
Rapportering enligt regleringsbrev	28
Redovisningshandlingar	30
Risker	32
Förslag till utdelning	33
Revisionsberättelse.....	34
Styrelse	36
Koncernledning	37
Fyra år i sammandrag	38
Förkortningar och förklaringar	38
LFV i Sverige och internationellt.....	39

LFV 2014

LFVs uppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. LFV ska också verka för att de transportpolitiska målen nås. LFV omsatte 2,6 miljarder och antalet årsarbetare var 1 064.

Affärsverket LFV erbjuder tjänster inom flygtrafikledning nationellt och internationellt. LFV finns på 23 flygplatser runt om i Sverige och är även verksamt internationellt.



Viktiga händelser

Under 2014 uppgick antalet flygrörelser i svenskt luftrum till cirka 705 000. Det är en ökning av trafiken med 1,5 %.

Positivt resultat

Årets resultat uppgår till 82 miljoner kronor (95). Det är bättre än budget och vi överträffar ägarens mål. LFVs effektiviseringsprogram har lett till att vi har sänkt våra kostnader och reducerat våra avgifter.

Flygsäkerhet

EU:s mål för det dansk-svenska luftrummet är att det högst får inträffa 1,42 separationsunderskridanden av allvarlighetsklass A eller B i en routeluft per 100 000 flygtimmar. Då det totala antalet flygtimmar uppgick till drygt 566 000 blev utfallet 0,18 händelser per 100 000 flygtimmar för DK/SE-FAB.

Fjärrstyrda torn

Den 31 oktober 2014 skrevs det svensk industrihistoria då LFV fick ett operativt driftgodkännande för att fjärrstyra flygtrafiken vid Örnsköldsvik Airport från kontrollcentralen Remote Tower Center i Sundsvall. Driftstart är planerad till våren 2015.

Lokal flygtrafiktjänst

Den 17 juni röstade riksdagen för en delvis återreglering av den svenska marknaden för lokal flygtrafiktjänst. För LFVs del betyder det att LFV ska ansvara för flygtrafiktjänsten vid de statliga flygplatserna och flottiljerna. På övriga råder fortsatt konkurrens. I november tecknades ett femårigt avtal med Saab Airport i Linköping för flygtrafiktjänst.

LFVs förändringsprogram

I maj lanserades LFVs förändringsprogram Position 2019 för att utveckla LFVs konkurrenskraft och kund- och affärsorientering. Med förändringsprogrammet moderniserar, utvecklar och effektiviserar vi LFV som företag.

Flygledarutbildning

LFVs behov av rekrytering av flygledare är mycket litet under affärsplaneperioden. LFV har därför bland annat avvecklat samarbetet med Linköpings Universitet.

Internationellt

För att utveckla det europeiska luftrummet och effektivisera flygtrafiktjänsten är LFV aktivt och medlem i tre organisationer:

Borealis för utveckling av effektivare flygvägar över nationsgränserna.

COOPANS för gemensam utveckling av system och teknisk utrustning.

Sesar för forskning, utveckling och implementering av ny teknik för flygtrafiktjänst.

Miljö

Förbudet mot raka inflygningar till bana 3 på Arlanda från och med den 1 januari 2018 upphävs. Det beslutet meddelade Mark- och miljööverdomstolen i sin dom i november. LFV bistod flygplatsen som expert på flygvägskonstruktioner och luftrumsfrågor inför och vid domstolsförhandlingarna.

Kultur- och värderingsarbete

LFV har startat ett arbete för att utveckla företagskultur och värderingar. Vi ska skapa ETT LFV där kommunikation och utvecklade kommunikationskanaler såväl internt som externt är ett nav i det arbetet.



LFV ska möta nya förutsättningar

Olle Sundin har nu varit generaldirektör för LFV i drygt ett år. I den här intervjun beskriver han ett år med en aktiv förändringsagenda för att LFV ska bli mer konkurrenskraftigt och ha större fokus på kunder.

- Det är resenärerna som är motorn i vår bransch och det är till stor del flyget som tidsvinnare och låga biljettpriser som gör flyget så attraktivt. Flygbolagen har varit snabba att respondera på nya förutsättningar samt förädla och utveckla sina erbjudanden. Det kommer de att fortsätta med. Flygtrafiktjänstleverantörer runt om i Europa är i början av den resa som flygbolag och flygplatser har kommit långt på och därför måste vi utvecklas i takt med att branschen förändras, säger han.

Hur vill du sammanfatta 2014 för flyget och LFV?

– De passagerarsiffror som redovisas för året visar med all tydlighet att flyget är ett attraktivt transportmedel för många människor. Det skapar tillgänglighet. För LFVs del var driftgodkännandet av fjärrstyrt torn i Örnsköldsvik en milstolpe under fjolåret. Med det skrev LFV svensk industrihistoria. På avtalssidan började året med att vi tappade några kontrakt för lokal flygtrafiktjänst. Under hösten skrev vi ett avtal med Saab Airport. En flygplats som kommer att bli fjärrstyrd framöver. Vi har med stor framgång jobbat vidare i Förenade Arabemiraten.

Under året har jag träffat många LFV-medarbetare runt om i Sverige och utomlands. Jag är glad och stolt över deras professionalism, engagemang och driv i vårt förändringsarbete.

LFVs resultat 2014 blev 82 miljoner.

– Resultatet innebär att vi klarar vårt ekonomiska mål. Vårt internationella engagemang bidrar starkt till det. Vi har också säkrat effektiviseringar och kostnadsminskningar för att kunna leverera effektiva tjänster. Det innebär också att vi har möjlighet att investera i utveckling för tjänster och produkter för att kunna vara attraktiva för våra kunder.

Är säkerhetskulturen god i LFV?

– Ja, det tycker jag. Vår säkerhetskultur granskas och genomlysas såväl av externa aktörer som av oss själva. Säkerhetskulturen är en central del i vår leverans och grunden för all vår verksamhet. Under året gjordes ett omfattande arbete kring säkerhetskultur och säkerhetsfrågor där många av våra medarbetare involverades. Arbetet är inte färdigt ännu men från genomlysningen tar vi med oss ett antal rekommendationer som vi ska ta till oss och utveckla. Jag ser också en möjlighet till förbättring inom flygsäkerhetsområdet genom att vi jobbar mindre reaktivt och mer proaktivt. Vi drar erfarenhet av alla de goda exempel på framgångsrikt flygsäkerhetsarbete som vi har i LFV.

Vad innebär den delvisa återreglering av lokal flygtrafiktjänst som riksdagen beslutade om i somras?

– För LFV innebär det att vi utvecklar vår affärssamverkan med Swedavia och säkrar transparens och tydlighet kring behov, kvalitetssäkrade leveranser och att vi har ett gott samarbete.

Mark- och miljööverdomstolen gav Arlanda rätt till inflygningar till bana 3 söderifrån även i framtiden. Hur ser du på domen?

– Det är ett miljötillstånd som en modern nation behöver och som säkrar tillgänglighet och tillväxt. Flygplatsen arbetar aktivt med miljö- och hållbarhet och har en utvecklingsplan för Arlanda. Vi ska fortsätta att biträda i arbetet med att utveckla Arlanda till en modern och hållbar flygplats.

Hur är LFVs relation till Försvarsmakten?

– Vi har en öppen och bra dialog med Försvarsmakten. LFV utför en viktig del av Försvarets verksamhet, flygtrafikledning. För oss är det viktigt att vara en aktör som kombinerar civil och militär luftfart effektivt.

Vilka är de största utmaningarna för LFV 2015?

– Vi ska jobba med flygsäkerhetskulturen utifrån de granskningar som har gjorts och det görs genom att vi arbetar in flygsäkerhetsaktiviteter i affärsplanen. Vidare ska vi arbeta med LFVs företagskultur och de förutsättningar som råder på den avreglerade marknaden. På tekniksidan handlar det i allmänhet om att driva vår utveckling med ny teknik och framför allt om att utveckla fjärrstyrda torn.

Vilka utmaningar står flygbranschen inför?

– Det är resenärerna som är motorn i vår bransch och det är till stor del flyget som tidsvinnare och låga biljettpreiser som gör flyget så attraktivt. Flygbolagen har varit snabba att respondera på nya förutsättningar samt förädla och utveckla sina erbjudanden. Det kommer de att fortsätta med. Flygtrafiktjänstleverantörer runt om i Europa är i början av den resa som flygbolag och flygplatser har kommit långt på och därför måste vi utvecklas i takt med att branschen förändras.

Under våren 2015 driftsätter LFV fjärrstyrda torn i Örnsköldsvik. Vad händer sen?

– Intresset från marknaden är stort både nationellt och internationellt. Vi hoppas kunna fortsätta utvecklingsarbetet vid Remote Tower Center i Sundsvall. Vi kommer också att bygga en position för att fjärrstyra dagens torn i Sundsvall.

Varför är forskning och innovation en viktig del av LFVs verksamhet?

– Fol är nära kopplat till vår verksamhet och är ett av våra uppdrag som finns beskrivet i regleringsbrevet från regeringen. Vi lägger resurser på Fol på nationell nivå men vi är också mycket aktiva i det europeiska utvecklingsprogrammet SESAR och i vårt samarbete i COOPANS tillsammans med fyra andra leverantörer av flygtrafiktjänst i Danmark, Irland, Kroatien och Österrike.

Du vill utveckla LFVs affärslogik. Hur?

– Vi har identifierat fem olika kundgrupper och det är Swedavia, den konkurrensutsatta tornmarknaden, Försvarsmakten, en routeverksamheten och den internationella marknaden. Varje kundgrupp har sin affärslogik och vi ska kunna möta dem och deras behov på bästa sätt.

Hur ser LFVs framtida engagemang i Europa ut?

– Vi är aktiva inom de områden som är viktiga för våra kunder. Vårt Europaengagemang ska ge största möjliga nytta. För att åstadkomma detta kommer vi att satsa på Europasamarbetet genom COOPANS.

Hur kan det svensk-danska samarbetet utvecklas?

– Vårt samarbete med danska Naviar är en viktig del i vårt Europaengagemang. När vi startade gemensam flygtrafiktjänst med Naviar 2012 var vi först i Europa och framöver kommer vi att få ut ännu mer effekt av det goda samarbetet.

- Till sist - ett stort tack till alla medarbetare i LFV, kunder och partners för det gångna året.



Olle Sundin,
generaldirektör





Flygtrafiken ökade under 2014

Under året ökade antalet flyg rörelser i det svenska luftrummet till cirka 705 000 (694 000) vilket är en ökning med 1,5 % jämfört med 2013. Den ökningen och det faktum att antalet passagerare steg visar att flyget är viktigt för Sverige och svenskarna.

Samtliga tre trafik kategorier inrikes, överflygande och utrikes utvecklades positivt under 2014. Inrikestrafiken utvecklades mest positivt. Ökningen blev 2 % upp till 152 000 rörelser (149 000).

Överflygande trafik ökade med cirka 2 % till 295 000 rörelser (290 000). Överflygande trafik är trafik som inte startar eller landar i Sverige och där är volymen beroende av trafiken mellan Asien och Europa. Överflygande trafik svarade under året för 42 % av den totala trafikvolymen i det svenska luftrummet.

Utrikestrafiken visade på de lägsta ökningstalen. Ökningen blev cirka 1 % upp till 258 000 rörelser (255 000). Efterfrågan på utrikes resor har fortsatt varit stor i Sverige även om ökningstakten har avtagit.

Högre kabinfaktorer samt större flygplan förklarar att luftrumsrörelserna ökar mindre än antal resenärer. På Swedavias tio flygplatser ökade antalet resenärer med 7 % under 2014 till 35,6 miljoner. Antalet utrikes resenärer ökade med 5 % medan antalet inrikes resenärer ökade med 15 %.

För hela Europa var det en uppgång i flygtrafiken med cirka 2 % 2014. De allra flesta länderna i Europa har en ökande flygtrafik. Samtliga våra grannländer har haft en positiv trafikutveckling. Högsta trafikökningarna är i Finland och Baltikum. Framförallt är det i länder som Ukraina och närliggande stater som man ser trafikminskningar.

Globalt rapporterar IATA en ökning under 2014 med 6 %.

Trafiken ökar i Asien, Sydamerika, Mellanöstern och Afrika. Länder med fortsatt god trafik tillväxt är Kina, Indien och Brasilien. En växande medelklass vill flyga. Positivt är att priset

på flygbränsle sjunkit och det beräknas inte öka i det korta perspektivet.

Den ekonomiska utvecklingen för Europa ger en skakig inramning kring förutsättningarna för flygtrafiken i det svenska luftrummet. Det troligaste är dock att trafiken fortsätter att öka men att det blir en relativt svag tillväxt framöver. För 2015 räknar LFV med en tillväxt på 2,0 % och för perioden fram till och med 2019 väntas antalet luftrumsrörelser öka med i genomsnitt 1,1 % per år.

Lokal flygtrafiktjänst

Marknaden för lokal flygtrafiktjänst, den tjänst som bedrivs i tornen på flygplatserna, avreglerades i sin helhet 2010. I fjol beslutade Riksdagen om en delvis återreglering vilket innebär att LFV ensamt ansvarar för flygtrafiktjänsten på Swedavias flygplatser och Försvarmaktens flottiljer.

Förutom flygtrafikledning levererar LFV tekniska tjänster och informationstjänster.

Det mångåriga samarbetet och partnerskapet med den svenska Försvarmakten har efter det att avregleringen inleddes 2010 fördjupats och förtydligats för att möta marknadens förväntningar. Ett exempel på det är att LFV och Försvarmakten kostnadsfritt utbildat flygledare från ACR i enlighet med den militära kravbild för Sverige och svenska flygplatser.

Vid sidan av Försvarmakten är Swedavia fortsatt LFVs största kund på flygplatssidan och samarbetet har under 2014 utökats och förstärkts bland annat inom ramen för SESAR.

Trafik och affärer 2014

- Antalet flygrörelser i svenskt luftrum uppgick till cirka 705 000.
- Samtliga tre trafik kategorier ökade.
- Överflygningarna svarade för 42 % av den totala trafikvolymen.
- LFV är en av två aktörer på den konkurrensutsatta marknaden i Sverige för lokal flygtrafik tjänst.
- LFV har ett mångårigt samarbete och partnerskap med Försvarsmakten.
- Swedavia är fortsatt LFVs största kund på flygplatssidan.
- I oktober fick LFV ett operativt godkännande från Transportstyrelsen för fjärrstyrt torn på Örnköldsvik Airport.
- Sveriges en routeavgift var knappt 74 euro.
- IATA International Air Transport Organisation. Samarbetsorganisation för flygbolag.
- SESAR Single European Sky ATM Research. EU-initiativ för att effektivisera flygtrafik tjänsten.

Fjärrstyrda torn

Det som började med en idé och vision om ett paradigmskifte inom flygtrafikledning för snart tio år sedan blev verklighet genom ett nära samarbete mellan LFV och Saab. LFV utarbetade och utvecklade de operativa koncepten medan Saab stod för de tekniska lösningarna.

Den 31 oktober fick LFV ett operativt godkännande för fjärrstyrda torn av Transportstyrelsen. Örnköldsvik Airport blir den första flygplatsen i världen som trafikleds på distans. I och med det skriver LFV svensk industrihistoria.

Det operativa godkännandet innebär att vi har passerat en avgörande milstolpe på vägen mot driftsättning. Målsättningen är att gå i drift under våren 2015.

Med fjärrstyrda torn har LFV brutit en teknisk och operativ barriär. Vi behåller den höga säkerhetsnivån och flygplatserna kommer att kunna erbjudas effektiva tjänster och framöver undvika kostsamma investeringar.

Det nationella godkännande som Transportstyrelsen har lämnat kan också bli internationellt accepterat. Det innebär att tiden för valideringsprocessen i varje land där fjärrstyrda torn etableras kan kortas.

Fjärrstyrda torn – så fungerar det

Kameror och sensorer placeras ut på flygplatsen som fjärrstyrs och allt de registrerar länkas i realtid till flygledningscentralen och projiceras i en 360-gradersvy. Flygledningen

sker via flygledningscentralen där flygledare kontrollerar och styr trafiken.

Fördelar med fjärrstyrda torn:

- Kostnadseffektiv flygtrafikledning.
- Möjlighet för flygplatser med låg trafikintensitet.
- Alternativ till nybyggnation eller renovering av torn.
- Flexibla öppettider för att möta kundernas krav.
- Lätt att uppgradera operativ nivå från AFIS till ATC.
- Höjd säkerhetsnivå med ny teknik.
- Reservlösningar och möjlighet till redundans.

Undervägsavgifter

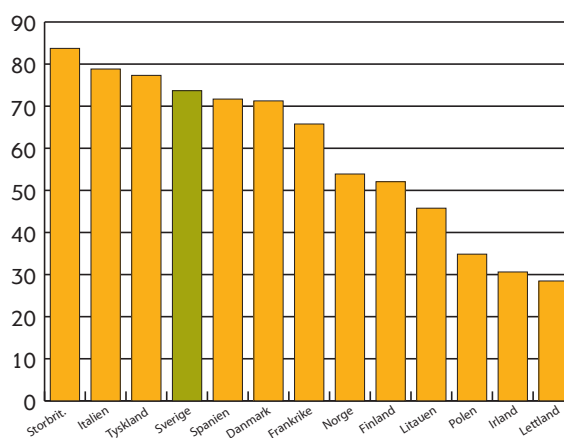
I Europa skiljer det inte så mycket mellan en route-avgifternas i det centrala blocket av länder. Frankrike, Tyskland och Spanien. Danmark och Sverige ligger nu alla på en avgift mellan 65,77 euro (Frankrike) och 77,32 euro (Tyskland). Snittavgiften bland dessa är 71,94 euro.

Sverige ligger på 73,68 vilket är något över snittet av dessa länder och över både Norge och Danmark. Ett av våra grannländer, Polen, har en avgift på 34,85 euro. Avgifterna är inte helt jämförbara eftersom det bland annat skiljer i gränsdragningen mellan en route och lokal flygtrafik tjänst.

2014 var det sista året i den första perioden med prestationsstyrning i Europa. 2015 går Europa in i en ny period på fem år med krav på ytterligare avgiftssänkningar.

2015 sänker Sverige en route-avgiften med 4,6 %. LFVs andel av avgiften är omkring 80 %, övriga är Transportstyrelsen, ACR, Sjöfartsverket och SMHI.

Undervägsavgifter 2014 i Europa (euro/service unit)



Undervägsavgiften per service unit i några europeiska länder 2014. Den svenska avgiften var 73,68 euro, varav 59,32 avser LFVs kostnader. Den genomsnittliga avgiften i Eurocontrols länder var 58,42 euro. Kostnaden för en flygning baseras på flugen sträcka i landets luftrum och planets vikt.



Hög punktlighet och säkerhet

LFV bedriver lokal flygtrafiktjänst vid 23 flygplatser i Sverige från Kiruna i norr till Malmö i söder och flygtrafik en route vid tre kontrollcentraler: Stockholm, Malmö och Norrköping.

Punktligghet

99,7 % av alla flygningar i svenskt luftrum under 2014 genomfördes utan påverkan av en route-restriktioner. Den genomsnittliga förseningen är 2,1 sekunder per flygning. EU har för det svensk-danska luftrummet (DK/SE FAB) 2014 satt ett kapacitetsmål på 4,8 sekunder i medelförsening per flygning.

LFV når flygsäkerhetsmålen

LFVs flygsäkerhetsmål uppfylls och antalet allvarliga händelser där flygtrafiktjänsten har bidragit är mycket lågt.

För det svenska-danska luftrummet DK/SE-FAB har EU fastställt att det får inträffa maximalt 1,42 separationsunderskridanden av allvarlighetsklass A eller B i en routeluft per 100 000 flygtimmar. Då det totala antalet flygtimmar uppgick till drygt 566 000 blev utfallet 0,18 händelser per 100 000 flygtimmar för DK/SE-FAB.

För LFV finns även ett mål att det får inträffa maximalt sju händelser med ATM-bidrag som klassas med allvarlighet A eller B, varav högst två får vara A-händelser. Under året har ingen händelse ännu slutgiltigt klassats med allvarlighet A eller B. Det återstår dock att klassa en händelse som i den preliminära klassningen erhållit B.

Säkerhetskultur

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

Separationsunderskridanden

Under 2014 är antalet rapporterade fall av separationsunderskridanden i annan luft än en route-luften 17 och i 13 av dessa har LFV ansetts bidragit till händelsen.

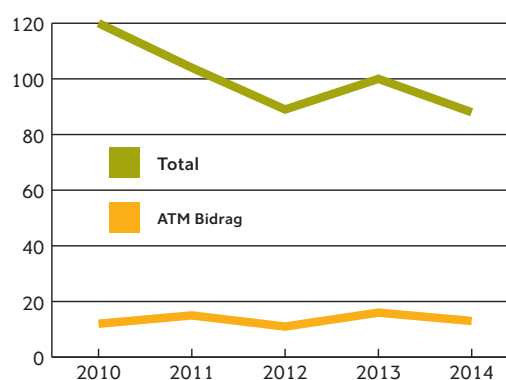
Incidenter på rullbana

Åtgärder för att minska antalet incidenter på rullbana fortsätter att vara ett prioriterat fokusområde för LFV.

Under året har 88 incidenter på rullbana rapporterats. I 13 fall har LFV ansetts bidragit till händelsen.

Under året har LFV inbjudit till ett samarbete med Försvarsmakten, Swedavia och ACR för att starta ett projekt i syfte att försöka minska risken för incidenter. Resultatet av detta arbete är tänkt att spridas till övriga intressenter inom luftfartsområdet.

Rapporterade rullbaneincidenter 2010–2014



Händelserapportering

För att ha bästa möjliga förutsättningar att förbättra flygsäkerheten är det av yttersta vikt att flygsäkerhetshändelser rapporteras. Alla som arbetar inom flygsektorn är skyldiga att rapportera händelser som påverkat eller kunnat påverka flygsäkerheten, och spridningen på det som rapporteras är stor. Allt från incidenter till driftstörningar rapporteras. LFV har under många år arbetat aktivt med att utveckla säkerhetskulturen för att uppmuntra varje medarbetare att rapportera händelser och svagheter. Inom LFV är rapporteringsviljan fortsatt hög, vilket är en förutsättning för ett proaktivt flygsäkerhetsarbete.

Under året har LFV, inklusive de kontrollcentraler inom NUAC som arbetar inom svenskt luftrum, rapporterat drygt 3 800 händelser, vilket är cirka 8 % lägre än föregående år. LFVs rapportering omfattar både händelser där vi varit delaktiga och de händelser där orsakerna ligger utanför vårt ansvarsområde. På så sätt bidrar LFV till att ge Transportstyrelsen en god bild av nivån på säkerheten inom luftfartssystemet.

Allvarliga händelser där LFV varit bidragande resulterar alltid i att en intern utredning med fokus på vår roll i händelseförloppet genomförs. Utöver dessa görs även utredning av andra händelser som bedöms innehålla möjligheter att utveckla kunskaper och erfarenheter som ökar säkerheten i våra leveranser. Under 2014 har 6 utredningar genomförts, att jämföra med 12 under 2013.

Under året slutfördes de sista av de åtgärder som LFV beslutat om efter utredningarna av olyckan i Kebnekaise 2012. Bland dessa åtgärder kan nämnas undersökning av LFVs säkerhetskultur genomförd av oberoende aktör, översyn av drifthandböcker och LFVs hantering av förändringar i regelverk och förordningar.

Civil/militär integration

Sedan 1 januari 2008 har LFV hela ansvaret för flygtrafiktjänsten under alla beredskapsskeden för både civil och militär luftfart. Sedan 70-talet är flygtrafiktjänsten i Sverige integrerad och LFV tillhandahåller flygtrafiktjänst för såväl civil som militär luftfart. Flygtrafikledningstjänst utförs för militär luftfart såväl vid militära flygplatser som i övriga delar av luftrummet eftersom Försvarmakten inte har någon egen flygtrafiktjänst i Sverige.

LFV har en väl utvecklad samverkan med Försvarmakten på såväl strategisk som taktisk nivå samt i den operativa produktionen av flygtrafiktjänst. Den samverkan som sker med Försvarmakten omfattar totalförsvarsamverkan för att planera och genomföra förberedelser för att hantera situationer under fred och övningar samt under höjd beredskap och krig.

Långtgående samverkan

Samråd omfattar nästintill alla delar av flygtrafiktjänsten och syftar till att skapa en robust flygtrafiktjänst i alla beredskaps-

skeden för både civil och militär luftfart. Samverkan omfattar också utbildning av LFVs flygledare för att säkerställa kompetens att hantera militär trafik samt utbildning av Försvarmaktens reservofficerare i flygtrafiktjänst.

Samverkan avseende teknik och system är långtgående och komplex eftersom de gemensamma systemen och tekniken är hörnstenar i den civil-militärt integrerade flygtrafiktjänsten. I stora delar samutnyttjas system och teknik och vi har system placerade i varandras anläggningar.

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

Internationellt

LFVs internationella verksamhet bygger på försäljning av unika kompetenser främst inom flygtrafiktjänst och därtill relaterade tjänster så som hindermätning, procedurkonstruktion, flygmätning och teknikutveckling.

LFV är underleverantör till GAL, Global Aerospace Logistics, vid fem flygplatser i Förenade Arabemiraten. Under 2014 bedrevs ett framgångsrikt arbete för att höja kapaciteten på Abu Dhabi International Airport. LFV åtnjuter ett mycket stort förtroende för sina leveranser, management och medarbetare. Avtalet med GAL är femårigt och har även resulterat i tilläggsuppdrag i regionen.

Försäljning av våra tjänster skedde under året främst till Förenade Arabemiraten, Indonesien och Norge.

I Indonesien avslutade LFV under året ett tvåårigt arbete med syfte att bistå det indonesiska miljöministeriet med planering för hållbar flygutveckling i landet.

På den norska marknaden bedriver LFV flygmätning, hyr ut flygledare samt bidrar med teknikkonsulter för flygplatsutveckling.

Den internationella verksamheten utvecklas positivt. Det finns ett stort intresse för LFV och LFV har ett gott renommé. Inför 2015 ser vi över intressanta marknader för våra tjänster och bygger vår säljkår.

- **DK/SE-FAB FAB** – functional airspace block, luftrumsblock. DK/SE-FAB omfattar det svenska och det danska luftrummet.
- **En route** – den del av flygningen där flygplanet befinner sig mellan flygplatsernas terminalområden och trafikleds från en kontrollcentral.
- **Separationsunderskridande** – två luftfarkoster är närmare varandra än vad regelverket tillåter.



Fol och internationella samarbeten

EU driver på utvecklingen av Single European Sky (SES) för att reformera och harmonisera europeisk flygtrafiktjänst. Detta sker främst genom lagstiftning och har skapat ett regulativt ramverk som påverkar LFV på flera sätt. Regleringen ställer krav på den kvalitet som LFV ska leverera. Genom COOPANS kan LFV både påverka utvecklingen av framtida system och samtidigt sänka kostnaderna, höja effektiviteten och kvaliteten på flygtrafiktjänsten.

COOPANS är ett samarbete mellan flygtrafiktjänstleverantörer som syftar till att samordna utveckling och implementering av ett gemensamt flygtrafikledningssystem samt att sänka kostnaderna för att leverera flygtrafiktjänsten. Genom denna samordning kan de gemensamma resurserna hos parterna användas för alla de komplexa aktiviteter som krävs för framtagning och driftsättning av ny programvara i ett flygtrafikledningssystem.

I samarbetet deltar LFV, Naviar (Danmark), Irish Aviation Authority, Austro Control (Österrike) och Croatia Control. Alla har samma leverantör av flygtrafikledningssystem. Under 2014 har alla medlemmarna i COOPANS tagit i drift samma version av systemet vilket gör att man nu är harmoniserade. Detta är helt i linje med vad man inom EU önskar ske hos leverantörer av flygtrafikledningstjänster.

Ett gemensamt underhållskontrakt för rättelser av de fel som konstateras i samband med tester före driftsättning har tecknats för 2014-2016. En studie tillsammans med den franska flygtrafiktjänstleveratören DSN har inletts med syfte att ta fram förutsättningar för att framåt kunna ha ett samarbete och en gemensam ny version av flygtrafikledningssystemet. Vidare pågår en studie tillsammans med övriga partners i A6-alliansen för att ta fram en plan för implementering av avancerad interoperabilitet som ska ersätta dagens koordinering mellan flygledningcentraler.

SESAR Deployment Alliance

Moderniseringen av Europas luftrum har tagit ett stort steg framåt sedan EU-kommissionen i december 2014

pekade ut industrigruppen SESAR Deployment Alliance för att reformera det europeiska flyget. LFV ingår i gruppen. För flygbolag och flygpassagerare innebär uppdraget som SESAR Deployment Alliance fått ett konkret och välkommet steg på vägen mot ett effektivare luftrum. De överordnade målen är att fördubbla kapaciteten, sänka kostnaden för flygtrafikledning med hälften och minska miljöpåverkan med tio procent.

För flygbolagen betyder ett effektivare luftrum rakare flygvägar och därmed lägre bränslekostnader, för flygpassageraren att man behöver spendera mindre tid i luften.

LFV går redan i bränschen för att effektivisera luftrummet. Sedan 2010 har flygbolagen erbjudits användandet av raka flygvägar i det svenska luftrummet. Från 2013 är det även möjligt i det gemensamma svensk/danska luftrummet där LFV tillsammans med danska Naviar bedriver flygtrafiktjänst.

Nationellt anslag för forskning och innovation inom luftfart

Regeringen har, via Trafikverkets regleringsbrev, avsatt cirka 50 miljoner under 2014 för forskning och innovation inom området luftfart. Under 2014 har också Fol-samarbetet mellan LFV, Trafikverket och Transportstyrelsen intensifierats. En nationell Fol-styrgrupp för området luftfart har etablerats vars uppgift är att samråda med Trafikverket kring beslut kopplat till finansiering av forskning och innovationsaktiviteter. LFV har en mycket viktig roll i denna styrgrupp som strategisk kompetens inom luftfartsområdet generellt

och specialistkunskap inom ATM-domänen specifikt. Utöver den rådgivande rollen är LFV fortsatt en utpekad utförare av forskningsaktiviteter. Under 2014 genomförde LFV forskning och innovationsaktiviteter med nationell finansiering för 43 miljoner kronor.

Internationella samarbeten

SESAR ingår i Single European Sky (SES) som är ett mycket omfattande utvecklingsprojekt under ledning av SESAR Joint Undertaking (SJU), som nu börjar leverera (se ovan). Dessa leveranser måste implementeras för att bidra till realiseringen av fördelarna som förväntas komma genom SES-lagstiftningen. SJU:s uppdrag omfattar inte industrialisering och implementering.

Europeiska kommissionen håller därmed på att inrätta en Deployment Manager (DM) som ges ansvaret att ta över SESAR:s leveranser och säkerställa att dessa implementeras i Europas flygtrafikledningssystem. DM ges ansvaret för sådana element som fordrar en synkroniserad och harmoniserad implementering i hela eller stora delar av Europa, för att säkerställa att fördelarna blir som förväntat.

DM avses bli fullt finansierad av EU. Strukturen, som baseras på existerande finansiella instrument inom EU, krävs för att göra EU-medel tillgängliga som stöd för investeringarna. I EU:s budget finns 3 miljarder EUR avsatt som stöd för modernisering av Europas ATM-system under perioden 2014-2020 (gäller retroaktivt från 1 januari 2014).

Prestandastyrning

Under 2014 har EU arbetat med att ta fram nya mål till RP 2, referensperiod 2 som omfattar perioden 2015-2019. EU-målen ska brytas ned för funktionella luftrumsblock gällande kapacitet, flygsäkerhet och miljömål. Kostnadseffektivitet kommer att sättas per stat. Miljömålen handlar om uppföljning av avvikelser relativt planerad färdväg och närmsta flygväg. Kapacitetsmålet utökas med ett krav för terminalkontrollen för flygplatser med mer än 70 000 rörelser per år, det vill säga i Sverige för Stockholm Arlanda flygplats. Detta har bland annat medfört att LFV har tagit fram Position 2019.

SES II+

EU:s arbete med att utveckla SES, Single European Sky, pågick under 2014. Basarbetet med det så kallade SES II+ har dock stött på hinder i de flesta staterna.

Syftet med SES II+ är att förbättra konkurrenskraften för den europeiska luftfarten och fortsatt utveckling av Single European Sky (SES) initiativ. Konkret innebär det att slå ihop de fyra EU-regleringarna till en samt utveckla EASA till EAA, (European Aviation Authority), vilket förstärker EASA:s roll i Europa.

Sju policyområden berörs inom SES II+

- Krav på institutionell separation mellan tillsynsmyndighet och ANSP (Air Navigation Services Provider=leverantör av flygtrafik tjänst).
- Öppna upp för konkurrens samt partnerskap mellan ANSP gällande supporttjänster, det vill säga att annat företag än

ANSP tillhandahåller tjänsten. Medlemsstaterna skall övervaka och vara säkra på att när ANSP tar fram affärsplaner väljs den mest kostnadseffektiva supportleverantören. När så är möjligt skall även FAB baseras på partnerskap mellan ANSP, speciellt när det gäller supportservice och om möjligt hantera flera FAB supporttjänster.

- Förbättra kundfokus hos ANSP.
- Performance scheme uppdatering, i princip RP 3, från 2019 och framåt.
- Network Manager ges en starkare position.
- Översyn på EASA, Eurocontrol samt andra institutionella enheter.

Avsikten är att SES II+-förordningen skall vara implementerad senast den 1 juli 2017.

ATM Master Plan/SESAR

EU, Eurocontrol och flygbranschen har ett samarbete under namnet Single European Sky ATM Research, SESAR. Tillsammans med ett konsortium av intressenter utvecklas system och komponenter för det framtida flygtrafikledningssystemet. EU vill implementera resultaten från SESAR under en period fram till 2020. Nuvarande form av LFV:s del i ATM utvecklingen SESAR tar slut 2016 och ny fas med SESAR 2020 börjar där LFV deltar med COOPANS partners. Samarbetet kommer att omfatta utveckling av Top Sky (LFV:s ATM-system) samt samarbete inom utveckling.

Utökade raka flygvägar

NEFRA är projektnamnet som bygger på en ministerdeklaration samt krav från EU om samarbete mellan ANSP i DK/SE FAB och NEFAB. I slutet av 2014 skrevs avtalet under om att gemensamt implementera FRA, Free Route Airspace, över flygnivå 285 mellan de två FAB-en. Projektet har startat och beräknad driftsättning är november 2015. De länder som omfattas är Norge, Finland, Estland, Lettland, Sverige och Danmark.

Forskning och innovation

- LFV samarbetar med flygtrafikföretagstjänstleverantörer i fyra andra länder för att minska kostnaderna för utveckling av nya system.
- LFV ingår i industrigruppen Sesar Deployment Alliance som av EU har pekats ut att reformera det europeiska flyget.
- LFV avvecklar med början 2014 successivt sitt engagemang i konsortiet Noracon för att koordinera Europaaktiviteterna via COOPANS.
- LFV är samrådande partner till Trafikverket kring finansiering av forskning och innovationsaktiviteter.
- Under 2014 har EU tagit fram nya mål när det gäller kapacitet, flygsäkerhet och miljö.



LFVs framtidsstrategi – Position 2019

LFV har lagt fast strategier och målbild för 2019 – Position 2019. Det är en strategisk inriktning som tagits fram av LFVs ledning och styrelse och där ledare samt personalorganisationer har medverkat.

Under året har ett omfattande arbete genomförts och hela verksamheten har genomlysts för att se över hur LFV kan bli effektivare, minska kostnaderna och ha en organisation som ska klara de utmaningar som LFV står inför. Både verksamhet och organisation har noggrant prövats mot nyttan för vårt uppdrag och mål. Som en naturlig fortsättning har ett kompetensväxlings- och omställningsarbete påbörjats.

LFV ska 2019 uppfattas som en effektiv och pålitlig leverantör, präglad av flygsäkerhet, affärsmässighet och proaktivt arbete med nyskapande lösningar. Förändringsprogrammet ska då vara genomfört och LFV ska ha uppnått de ekonomiska målen samtidigt som ett kulturförändringsarbete resulterat i förändrad kultur kring hur vi tar ansvar, driver och utvecklar LFV. Flygsäkerhet är basen i verksamheten.

Position 2019 - LFV är affärsmässigt och konkurrenskraftigt på samtliga områden och driver marknaden med ny teknik.

Bastjänst och tilläggstjänster

Vi har byggt upp en produktledningsstruktur med lönsamhetsfokus, vilket driver försäljning och utveckling av produkter och tjänster. En bastjänst för flygtrafikledning erbjuds med en portfölj av tilläggstjänster och torntjänsten baseras i högre utsträckning på fjärrstyrda torn.

För den reglerade marknaden ska bastjänsten vara transparent och tilläggstjänsterna tydligt paketerade. Relationen till våra kunder ska vara affärsmässig, både för de reglerade och konkurrensutsatta verksamheterna. Partners och andra

kanaler nyttjas för att introducera nya produkter med syfte att nå ett bredare utbud. 2019 fokuserar våra internationella samarbeten kring utvecklingsprojekt och vår Fol-verksamhet bidrar till utveckling av det svenska transportsystemet och LFVs konkurrenskraft internationellt.

Kulturförändring

I ambitionen att rusta LFV för framtiden har kultur, värderingar och medarbetarskap identifierats som framgångsfaktorer. Ett långsiktigt och målmedvetet kulturförändringsarbete påbörjas 2015.

Som en del i att skapa en mer kund- och affärorienterad organisation har LFVs organisa-

tion ändrats. Det finns nu en försäljningsavdelning där vi fokuserar på försäljning och en avdelning för affärsutveckling och internationella relationer.

De löpande effektiviseringarna fortsätter och har bland annat resulterat i att antalet årsarbetare minskat till 1 064 (1 084). Antalet anställda är 1 233 och av dessa är 44 % kvinnor. Omkring hälften av våra anställda är operativa flyg-

LFVs organisation

- Position 2019 - LFV är affärsmässigt och konkurrenskraftigt på samtliga områden och driver marknaden med ny teknik.
- LFV tillhandahåller flygtrafiktjänst vid Swedavi- as och Försvarsmaktens flygplatser, på övriga flygplatser råder konkurrens.
- LFV erbjuder sina kunder en bastjänst för flygtrafikledning med en portfölj av tilläggstjänster.
- Antalet årsarbetare är 1 064.
- LFVs behov av flygledare bedöms minska under affärsplaneperioden.
- LFV avslutade under 2014 samarbetet med Linköpings Universitet om utbildning av flygledare på kandidatprogrammet.

ledare medan övriga anställda representerar ett 80-tal olika befattningar, allt ifrån flygsäkerhetsbedömare till procedur-designers och systemtekniker.

Styrningen av NUAC har förändrats och handlar nu om att styra med mål. Ett särskilt projekt genomförs med sikte på att genomföra strukturella förändringar.

Årets medarbetarundersökning resulterade i handlingsplaner för att tydliggöra mål och LFVs inriktning, intern information samt beslutsprocesser.

Ledarforum

För att stärka och tydliggöra ledarskapet i LFV har under året Ledarforum etablerats och genomförts vid två tillfällen. Cirka 100 personer har deltagit varje gång och vid dessa fora har Position 2019 lanserats och förändringsarbetet och att utveckla ledarskapets roll i förändringsarbetet varit viktiga inslag.

En ny kanal för ledarinformation i form av ett digitalt ledarbrev skickas löpande till alla ledare i LFV. LFV kommer under året att införa individuella målkontrakt på relevanta nivåer i organisationen.

Avtalsförhandlingar

Löner har reviderats per den 1 oktober i enlighet med det treårsavtal som tecknats på det statliga området gällande perioden 2013-2016.

Marknaden för flygledare

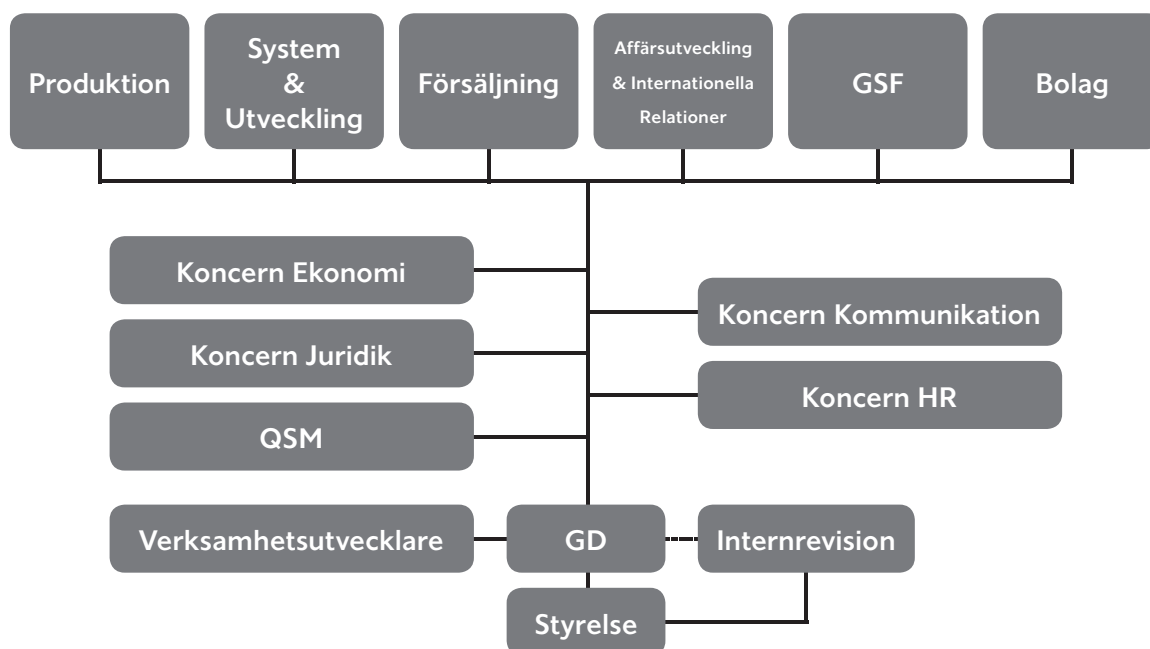
Då marknaden för flygledartjänster är i stor förändring påverkar det LFVs behov av nya flygledare inom flygtrafikledningstjänster på den svenska marknaden. Under 2013 och 2014 har flera flygplatser upphandlat torntjänster och LFV har förlorat torn till konkurrent. Samtidigt genomförs ett stort förändringsarbete i LFV med målsättningen att sänka kostnader, arbeta effektivare och att vår verksamhet är anpassad till den marknad och de förutsättningar som gäller.

Konsekvensen av detta är att LFVs behov av nyrekrytering av flygledare är mycket litet under affärsplaneperioden.

I mars avslutade LFV sitt samarbete med Linköpings Universitet avseende utbildning av flygledare. Beslutet innebär att det från och med höstterminen 2014 inte längre är möjligt att påbörja utbildning till flygledare via detta program.

Luftfartslagen

När den nya luftfartslagen trädde i kraft 2010 avreglerades marknaden för lokal flygtrafiktjänst. I augusti 2014 förändrades lagen så att konkurrensen numer inte omfattar flygplatser som ägs eller drivs av staten eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande. Detta innebär att endast LFV tillhandahåller flygtrafikledningstjänst vid Försvarsmaktens och Swedavia ABs flygplatser.





Ett aktivt miljöarbete

LFV bedriver ett aktivt miljöarbete, både i den egna verksamheten och genom att skapa bra förutsättningar för kunderna att minska sin miljöpåverkan. Att arbeta för en minskad energiförbrukning och minskade koldioxidutsläpp samt en ökad användning av förnybara energikällor är idag en nödvändighet, både ur samhällelig och ekonomisk synvinkel och för att vara en attraktiv samarbetspartner, leverantör och arbetsgivare.

LFV har ett ledningssystem för att bedriva ett strukturerat och systematiskt miljöarbete, där miljöfrågorna konkretiseras och tydliggörs för hela organisationen.

LFV har valt att certifiera sitt ledningssystem mot ISO 14001. Ledningssystemet omfattar affärsverket LFV och LFV Aviation Consulting.

LFVs miljöområden

LFV har tre områden med miljöpåverkan:

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

CANSO, som är en internationell samarbetsorganisation i flygledningsfrågor, har beräknat att flygtrafiktjänstens påverkan på flygets totala utsläpp är cirka 6 %. Det sätt som LFV arbetar med operativ flygledning kan minska förbrukningen av fossilt bränsle med minskade utsläpp av växthusgaser till atmosfären som följd.

LFVs mål är att bidra med förändringar som årligen minskar utsläpp till luft med 1 000 ton koldioxid. Under 2014 driftsattes en så kallad harmoniserad sjunkfart in till flygplatserna i Västsverige som minskar utsläppen med omkring 800 ton koldioxid per år. En harmoniserad sjunkfart innebär att flygplanen under den sista fasen av flygningen före landning sänker farten till en lägre och jämnare fart. Under 2014 bidrog LFVs aktiviteter till en minskning av utsläppen med 1 185 ton koldioxid inom detta område.

Aktiviteter för att minska utsläppen från operativ verksamhet

LFV arbetar med att utveckla luftrum, procedurer och systemstöd för att skapa bättre förutsättningar för minskade utsläpp från flyget i Sverige. Avancerad inflygningsteknik har under 2014 etablerats permanent till Göteborg Landvetter Airport där varje inflygning som använder sådan teknik sparar 250 kilo koldioxid jämfört med en ordinarie inflygning. Denna typ av inflygning finns också implementerad in till en av tre banor på Stockholm Arlanda Airport.

LFV och Swedavia samarbetar på Arlanda kring ett system och arbetsmetoder som ska minska köerna på taxibanorna. Genom att låta startande flygplan köra ut till startbanan precis lagom i tid för sin start så kan tomgångskörning minskas och stora mängder bränsle sparas.

LFV utbildar sina flygledare i fuel management eller eco driving i luften. Det innebär att få kunskap om kopplingen

UTSLÄPPSFAKTA

Typ av resa	Utsläpp i kg CO ₂ 2013	Utsläpp i kg CO ₂ 2014	Ökning/Minskning
Flygresor under 50 mil	26 296	22 680	- 13,75 %
Flygresor över 50 mil	635 117	596 403	- 6,1 %
Bilresor	178 678	126 624	- 29 %
Tägresor	1,67	2,84	+ 70 %
Totalt	840 093	745 709	-11,2 %

mellan utövande av flygtrafiktjänst och förutsättningarna för minskad bränsleförbrukning. Utbildningen är inriktad på konkreta modeller och konkreta exempel. LfV har under 2014 uppnått målet att årligen utbilda 100 flygledare i fuel management.

LfV har under många år bistått flygplatser som expertstöd i deras miljöprövningar i frågor som berör flygtrafiktjänsten. Arbetet har bland annat inneburit att i samarbete med flygplatser finna lösningar för flygtrafiken som kan skapa förutsättningar för minskade utsläpp till luft utan att öka antalet boende som exponeras för bullernivåer över riktvärden. Domslutet för Stockholm Arlanda Airport i Mark- och miljööverdomstolen kan innebära att nya lösningar kan sättas i drift som ger förutsättningar för minskade utsläpp.

Aktiviteter för att minska utsläppen från resor

Det som till största del har bidragit till minskade utsläpp inrikes är en uttalad inriktning om att minska resandet och istället använda interaktiva mötesformer.

LfVs policy är att välja miljöbilar vid bilhyrning. Under 2014 har cirka 75 % av de bilar vi hyrt varit miljöbilar. Att målet 100 % inte uppnåddes beror främst på att definitionen för miljöbilar har ändrats men också på att biluthyrarna inte förnyat sin bilpark samt att det i enstaka fall inte funnits miljöbilar.

Energiförbrukning

LfV förbrukar energi för drift och uppvärmning av sina egna eller hyrda lokaler. Utöver det kommer energiförbrukningen till stor del från driften av de operativa system vi använder vid flygtrafikledning.

LfV hade under 2014 som mål att minska sin energiförbrukning med 2 %. Detta mål uppnåddes inte då energiförbrukningen ökade med 5 %. Lokaler i fastigheter som LfV hyr, och där vi själva inte har kontroll över energiförbrukningen, stod för hela ökningen.

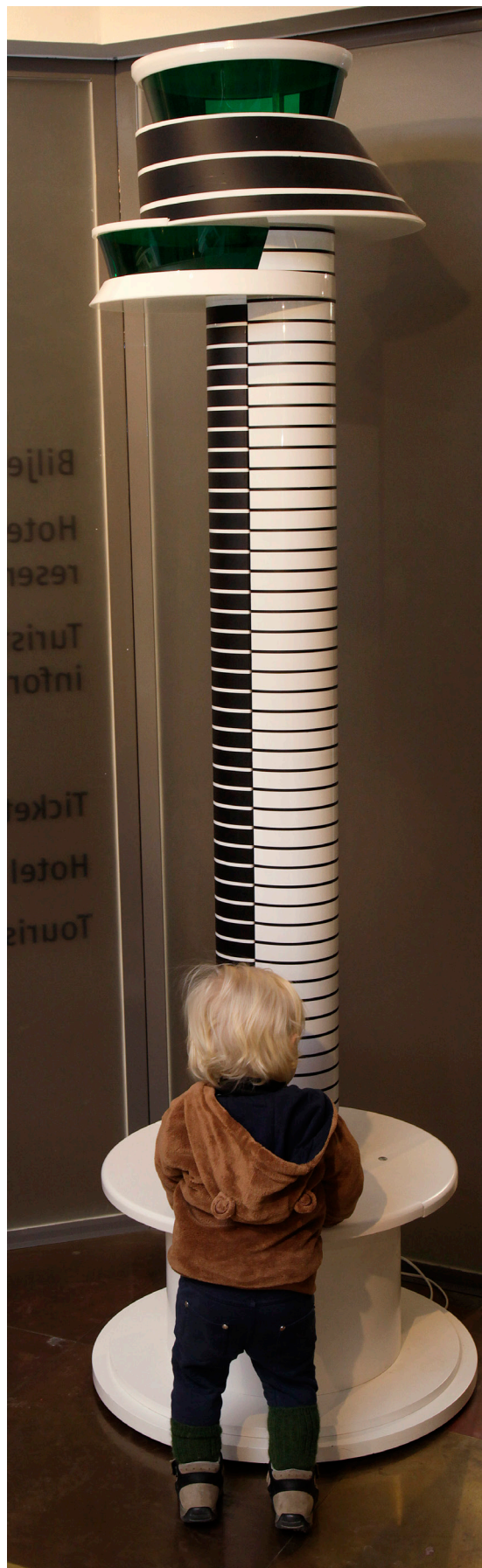
LfV använde under 2014 100 % grön el.

Aktiviteter för att minska energiförbrukning

LfV har under året genomfört ett antal aktiviteter för att minska sin energiförbrukning, bland annat:

- Installation av effektivare värmepanna med lägre energiförbrukning på Arlanda ATCC.
- Energianalys på fastigheterna på Sturup för att identifiera möjliga framtida minskningar av energiförbrukningen.
- Nedstängning av ventilationen i byggnader som är överdimensionerad för den verksamhet som bedrivs där idag.

Under året har man också tecknat ett avtal för nya lokaler för huvudkontoret för att anpassa lokalytan. Vid upphandlingen ställdes energikrav på lokalen. Detta kommer att minska energiförbrukningen under kommande år.



Miljöorganisation

Generaldirektören har det yttersta ansvaret för LFVs miljöarbete. Underställd generaldirektören finns en miljöledare som ansvarar för utformningen av koncernens ledningssystem för miljö som är certifierat enligt ISO14001 och en Manager Green ATM som jobbar med förbättringar rörande de indirekta utsläppen från flygtrafiken.

Utbildning och kunskap

LFVs verksamhet består av att utföra flygtrafikledningstjänster och det är i besluten och tankeverksamheten hos individerna i verksamheten som framstegen i miljöfrågorna sker. LFV har en miljöutbildning för alla medarbetare i fyra steg.

1. LFV Introduktion Ledningssystem

Grundläggande information om LFVs ledningssystem gällande kvalitet och miljö. Målgruppen är all personal inom LFV och de som jobbar på uppdrag av LFV. Genomförs när personen anställs.

2. Flygets miljöpåverkan

Grundläggande information om flygets miljöpåverkan och LFVs miljöarbete. Är obligatorisk för alla anställda och repeteras vartannat år med kunskapsprov för godkännande. Första tillfället ska göras i anslutning till anställning.

3. LFV miljöledningssystem påbyggnad

Ger information/kunskap om relevanta miljölagar, flygets miljöpåverkan, betydande miljöaspekter och vad begreppet miljöledningssystem innebär för dem i deras roll som (operativ) chef. Målgrupp är LFVs chefer.

4. Fuel Management eller Eco Driving i luften

Se sidan 12 under Aktiviteter för att minska utsläppen från operativ verksamhet.

LFVs klimatkompensation

När de åtgärder som genomförts för att minimera LFVs utsläpp från den egna verksamheten inte räcker för att uppnå klimatneutralitet köper LFV in certifikat från projekt som syftar till utsläppsreduktioner i utvecklingsländer. Projekten bidrar även till social och ekonomisk utveckling. Certifikat köps in motsvarande samma mängd utsläpp som LFVs verksamheter genererar. Detta sker genom ett samarbete med Tricorona Climate Partner. Reduktionsenheterna är av typen CER, Certified Emissions Reductions, det vill säga certifierade utsläppsminskningar från CDM-projekt (Clean Development Mechanism).

Miljö

- LFVs miljöpåverkan är direkt (egna utsläpp) och indirekt (flygtrafiktjänst).
- Flygtrafiktjänstens påverkan på flygets totala utsläpp beräknas till 6 %.
- LFV har certifierat sitt miljöledningssystem mot ISO 14001.
- LFVs mål är att årligen minska utsläppen till luft med 1000 ton koldioxid.
- Ny inflygningsprocedur till Göteborg Landvetter Airport sparar 250 kilo koldioxid per inflygning.
- LFV ska årligen utbilda 100 flygledare i fuel management.
- LFV använde under 2014 100 % grön el.





Ekonomi

Resultaträkning med kommentarer

2014 års resultat efter finansiella poster uppgår till 82 mkr (95). Såväl intäkter som kostnader är betydligt lägre än föregående år eftersom året inkluderar omfattande förändringar kopplade till LFVs pensionsskuld och därtill relaterade avgiftsförändringar. Årets resultat har också påverkats negativt av nedskrivning av anläggnings-tillgångar med 78 mkr.

Resultatet är i linje med fjolårets, samtidigt som EU:s mål avseende kostnads-sänkningar inom en route-verksamheten uppfyllts.

Rörelsens intäkter

Rörelseintäkterna uppgår till 2 580 mkr (3 093), en minskning med 513 mkr.

Intäkterna utgörs till största delen av ersättning för flygtrafiktjänst en route, undervägsavgifter. Från och med 2012 gäller här den av EU fastställda, prestationsbaserade pris-sättningen som innebär att undervägsavgifterna i förväg fastställs för en referensperiod (den första omfattade åren 2012 – 2014). Leverantörer av flygtrafiktjänst bär risken för avvikelser i kostnader, trafikvolymerna med mera. Kompensation utgår dock för så kallade okontrollerbara kostnader (förändringar i beräkningsgrunder för pensionsskulden) samt delvis för större trafikvolymförändringar. Både årets och fjolårets intäkter inkluderar stora förändringar avseende reserveringar för okontrollerbara kostnader. Under fjolåret var det en ökning av intäkterna avseende finansiering av ökade pensionskostnader medan årets intäkter inkluderar en stor intäktsminskning eftersom pensionskostnaderna minskat till följd av positiva ränteeffekter. Nettot av dessa innebär en bokföringsmässig intäktsminskning på drygt 350 mkr. Därtill sänktes undervägsavgiften 1 januari 2014 med 3,6 %. Att inflationen varit lägre än ursprunglig förut-sättning innebär dessutom en lägre indexuppräknings av avgiften och ytterligare intäktsminskning. Trots en trafikök-

ning 2014 innebär ovanstående en total minskning av undervägsavgifterna med 480 mkr mellan 2013 och 2014.

Även intäkter för torntjänster på de flygplatser där LfV bedriver verksamhet har minskat jämfört föregående år. Till viss del beroende på lägre intäkter från de kostnadsbaserade terminalavgifter som tillämpas på Stockholm Arlanda och Göteborg Landvetter flygplatser, men också genom att LfV 2014 bedriver tornverksamhet på färre flygplatser än 2013. Den 1 januari 2014 övergick driften av fem torn till annan aktör.

Den kommersiella exportverksamheten har utvecklats väl. LFVs avtal med GAL i Förenade Arabemiraten har bidragit till ökad omsättning och förbättrat resultat.

Rörelseintäkterna inkluderar också att LfV under 2014 erhållit utökade bidrag för fortsatt och utvecklat arbete med forskning och innovation.

Rörelsens kostnader

Rörelsens kostnader uppgår till 2 862 mkr (3 016) d v s en minskning med 154 mkr. Fjolåret inkluderade en reserverad osäker fordran på 89 mkr gentemot Eurocontrol (osäkerhet rörande finansiering av okontrollerbara kostnader). Lägre

personalvolym (främst på grund av de fem tornen som övergick till ACR) samt lägre pensionskostnader är i övrigt de främsta orsakerna till kostnadsminskningen.

Arbetet med LFVs långsiktiga inriktning "Position 2019", och det förändringsprogram som bestående ska minska LFVs kostnader med 350 mkr har pågått och intensifierats. Under året har en grundlig genomlysning av verksamheter inom LFV genomförts i syfte att effektivisera verksamheten, minska kostnaderna och stärka LFVs konkurrenskraft. Arbetet har bedrivits både med egna resurser och med externt konsultstöd. Besparingsåtgärder har identifierats inom flera områden och, i några fall, också inneburit reserveringar för personalomställnings- och andra långsiktigt kostnadsbesparande åtgärder. Men redan under 2014 har åtgärder haft effekt och kostnaderna har kunnat sänkas inom flera områden, till exempel systemunderhåll och resekostnader.

Poster som tillfälligt påverkat kostnaderna negativt utgörs av översyn och anpassning av vissa anläggningstillgångars värde vilket föranlett förkortade avskrivningstider och nedskrivningar till ett sammanlagt belopp om 78 mkr.

Finansiella poster

Summan av finansiella intäkter och kostnader uppgick till 359 mkr (16). LFVs finansiella poster utgörs i allt väsentligt av pensionsskuldseffekter samt avkastning på LFVs likvida medel.

Statens Tjänstepensionsverk (SPV) fastställde under hösten räntenivån för den realränta som påverkar pensionsskuldens storlek till 0,8 %, en höjning med 0,3 procentenheter. Samtidigt sänktes avdraget för avkastningsskatt med 0,1 procentenhet. Även förutom förändrade ränteeffekter är årets pensionskostnader lägre än fjolårets beroende på förändrad personalvolym och personalsammansättning mm. Dessa förändringar sänker sammantaget LFVs pensionskostnader med ca 436 mkr fördelat på finansiella poster 353 mkr och minskade personalkostnader 83 mkr.

Som följd av det låga ränteläget har räntetäkterna på LFVs likvida medel, trots ökade tillgångar, minskat med ca 10 mkr jämfört med fjolåret.

LFV Holding AB

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

Bolagsgruppen omsatte 70 mkr (48) och resultatet efter finansiella poster blev 24 mkr (0).



RESULTATRÄKNING (MKR)	NOT	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
		2014	2013	2014	2013
Rörelsens intäkter					
Luftfartsintäkter	1	1 627	2 170	1 627	2 170
Övriga rörelseintäkter	2	953	922	916	902
Summa rörelsens intäkter		2 580	3 093	2 543	3 072
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	3	-1 399	-1 519	-1 389	-1 504
Diverse externa kostnader	4	-1 249	-1 320	-1 239	-1 311
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	5	-214	-177	-214	-177
Summa rörelsens kostnader		-2 862	-3 016	-2 842	-2 992
Resultat från andelar i intresseföretag	6	5	2	–	–
Rörelseresultat		-277	79	-299	80
Resultat från finansiella investeringar					
Utdelning från dotterföretag		–	–	76	–
Ränteintäkter	7	361	50	360	47
Räntekostnader och liknande resultatposter	8	-2	-33	-2	-33
Summa finansiella poster		359	16	434	14
Resultat efter finansiella poster		82	95	135	94
Skatt/skattemotsvarighet på periodens resultat	9	-18	-21	-22	–
Årets resultat		65	74	113	94

Balansräkningar och finansieringsanalyser med kommentarer

LFVs investeringar uppgick under året till 119 mkr (90 mkr). Den största investeringen, 31 mkr, avser ny radaranläggning inom Stockholm TMA.

Bland övriga större investeringar kan nämnas en fortsatt utveckling av COOPANS, och LFV-ATN, nytt nätverk för administrativa och operativa system.

Andra långfristiga fordringar

LFVs intäkter härrörande till en route-verksamheten följer från och med 2012 en ny avgiftsmodell inom EU, vilket innebär att principen för full kostnadstäckning ersatts av en modell med riskdelning mellan leverantör av flygtrafiktjänst och flygbolagen. Förutsättningarna fastställs i en nationell prestandaplan. Riskdelning tillämpas beträffande avvikelser i trafikprognosen, där leverantören står för hela risken upp till 2 % i avvikelser mot prognosen i prestandaplanen och mellan 2 % och 10 % avvikelse bär leverantören 30 % av risken. Vidare görs undantag för okontrollerbara kostnadsökningar. För Sveriges del tillhör förändringar i pensionskostnader denna kategori.

LFV har periodiserat tidigare års och årets återvinningsbara underskott, dessa redovisas under Andra långfristiga fordringar. Dessa har i år minskat från 588 mkr till 52 mkr. Av förändringen avser 476 mkr riskdelningen mellan leverantör och flygbolagen enligt den nationella prestandaplanen och 112 mkr avser minskning av tidigare års fordringar.

Avsättning till pensioner

Statens Pensionsverk (SPV) beslutade i oktober 2014 om ändrade beräkningsgrunder för skuldberäkning av affärsverkens åtaganden rörande pensionsavsättningar. De nya beräkningsgrunderna har en högre bruttoränta, 0,8 % (0,5 %) med en nettoränta om 0,3 % (-0,1 %). Nettoräntan är den räntesats som påverkar storleken på den beräknade

skulden. De nya beräkningsgrunderna gäller från och med 2015-01-01 men får tillämpas tidigare. LFV har tillämpat dem i bokslutet för 2014.

Årets avsättningar till pensioner inklusive löneskatt uppgår till 4 334 mkr (4 411 mkr), en minskning med 77 mkr. Förändringen motsvaras av indexering och ränta -14 mkr, utbetalda pensioner -63 mkr, återförd ÄPF-skuld p g a verksamhetsövergång -13 mkr, ändrade beräkningsgrunder -361 mkr samt intjänade pensionsförmåner och övriga förändringar 374 mkr. Samtliga belopp inklusive löneskatt.

Likviditet

Likviditeten i LFV-koncernen är god och uppgår till 3 942 mkr (3 325 mkr) inkl kortfristiga placeringar, en ökning på 617 mkr. Därutöver finns 100 mkr (-) placerade i långfristiga obligationer som förfaller under 2016.

Utdelning och skatt

Årets skattemotsvarighet uppgår till 18 mkr (21 mkr), varav 2 mkr (0 mkr) avser skatt i dotterbolagen. Skattemotsvarigheten är beräknad enligt regeringens riktlinjer.

LFV ska lämna utdelning för verksamhetsåret 2014 motsvarande 15 % på resultat efter skattemotsvarighet.

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 8 % (10 %).

Soliditeten per 2014-12-31 uppgår till 14 % (13 %).

BALANSRÄKNING (MKR)		NOT	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
			2014	2013	2014	2013
			31 Dec	31 Dec	31 Dec	31 Dec
TILLGÅNGAR						
Anläggningstillgångar						
Immateriella anläggningstillgångar						
Licenser	10		–	–	–	–
Summa immateriella anläggningstillgångar			–	–	–	–
Materiella anläggningstillgångar						
Byggnader	11		195	205	195	205
Elanläggningar	11		24	26	24	26
Teleutrustningar	11		726	871	726	871
Fordon	11		12	21	12	21
Leasade anläggningstillgångar	11		5	4	5	4
Pågående nyanläggningar	11		221	170	221	170
Summa materiella anläggningstillgångar			1 183	1 298	1 183	1 298
Finansiella anläggningstillgångar						
Andelar i dotterföretag	12		–	–	75	75
Andelar i intresseföretag	13		12	6	–	–
Andra långfristiga värdepappersinnehav	16		101	–	101	–
Andra långfristiga fordringar	14		52	588	52	588
Summa finansiella anläggningstillgångar			165	595	228	663
Summa anläggningstillgångar			1 348	1 893	1 411	1 961
Omsättningstillgångar						
Varulager mm			1	1	1	1
– Förråd						
Kortfristiga fordringar						
Kundfordringar			85	87	74	81
Fordringar hos dotterföretag			–	–	15	11
Fordringar hos intresseföretag			150	154	150	154
Skattefordringar			–	0	–	–
Övriga fordringar			88	87	86	84
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15		257	252	238	235
Summa kortfristiga fordringar			580	581	563	566
Kortfristiga placeringar	16		543	–	543	–
Kassa och Bank			3399	3325	3312	3178
Summa omsättningstillgångar			4523	3907	4419	3744
SUMMA TILLGÅNGAR			5 871	5 800	5 830	5 706

BALANSRÄKNING (MKR)	NOT	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
		2014 31 Dec	2013 31 Dec	2014 31 Dec	2013 31 Dec
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Eget kapital					
Bundet kapital	17				
Statskapital		202	202	202	202
Bundna reserver		271	266	252	252
Summa bundet kapital		472	467	453	453
Fritt kapital	17				
Balanserad vinst/förlust		291	221	225	131
Årets resultat		65	74	113	94
Summa fritt kapital		355	296	338	225
Summa eget kapital		827	763	791	678
Avsättningar					
Räntebärande avsättningar					
Avsättningar för pensioner	18	4 334	4 411	4 334	4 411
Uppskjutna skatteskulder	9	–	6	–	–
Icke räntebärande avsättningar					
Övriga avsättningar	19	141	144	140	143
Summa		4476	4562	4475	4555
Långfristiga skulder					
Räntebärande skulder					
Skulder till leasingföretag	20	5	4	5	4
Icke räntebärande skulder					
Övriga icke räntebärande skulder	21	25	23	25	23
Summa långfristiga skulder		30	27	30	27
Kortfristiga skulder					
Icke räntebärande skulder					
Leverantörsskulder		56	63	56	62
Skulder till dotterföretag		–	–	0	2
Skulder till intresseföretag		142	148	142	148
Skatteskulder		24	–	22	–
Övriga icke räntebärande skulder		128	75	128	75
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	22	188	163	187	159
Summa kortfristiga skulder		538	448	535	446
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		5 871	5 800	5 830	5 706
Poster inom linjen					
Ansvarsförbindelser	23	2	3	17	18
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

FINANSIERINGSANALYSER (MKR)	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2014	2013	2014	2013
Rörelsen				
Resultat efter finansiella poster	82	95	135	94
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	219	177	214	177
	301	272	349	271
Skattemotsvarighet	-18	-21	-22	0
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	283	251	327	271
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Förändring av kortfristiga fordringar	0	102	3	117
Förändring av kortfristiga skulder	2	390	9	385
Kassaflöde från den löpande verksamheten	2	492	12	502
Investeringsverksamheten				
Förändring materiella anläggningstillgångar	-99	-90	-99	-90
Förändring i finansiella tillgångar	-101	-	-101	-
Förändring koncern- och intressebolag	-6	4	0	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-206	-86	-200	-90
Finansieringsverksamheten				
Förändring av långfristiga fordringar	535	74	535	60
Förändring av långfristiga skulder	3	2	3	2
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	538	76	538	62
ÅRETS KASSAFLÖDE	617	733	677	745
Likvida medel vid årets början	3 325	2 592	3 178	2 433
Likvida medel vid årets slut	3 942	3 325	3 855	3 178

Noter

Belopp är angivna i mkr om ej annat anges.

NOT 1

Luftfartsintäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Undervägsavgifter	1 228	1 708	1 228	1 708
Terminalavgifter	97	129	97	129
Ersättning för flygtrafiktjänst	303	334	303	334
	1 627	2 170	1 627	2 170

NOT 2

Övriga rörelseintäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Hyror och arrenden	15	17	15	17
Kommersiell service	795	826	828	850
Erhållna bidrag	64	23	64	23
Tjänsteexport ¹	70	45	–	–
Övrigt	9	11	9	11
	953	922	916	902

¹ LFV Aviation Consulting AB

Koncernföretagens andel av affärsverkets övriga rörelseintäkter, 3,4 % (2,5)

NOT 3

Personalkostnader och upplysningar om personal, generaldirektör, styrelse och revisorer

	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Löner	774	775	768	765
Sociala kostnader	620	702	618	698
Övriga personal-kostnader	5	42	4	41
	1 399	1 519	1 389	1 504
I sociala kostnader ingår pensionskostnader inklusive löneskatt med	373	456	372	455

Arvode till revisorer

	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Riksrevisionen				
– Revisionsuppdrag	1	1	1	1
KPMG				
– Revisionsuppdrag	1	0	–	–
– Andra uppdrag	0	0	–	0
Transcendent Group	1	2	1	2
	2	3	2	3

Löner och ersättningar, mkr

	Styrelser, generaldirektören samt verkställande direktörer		Övriga anställda	
	2014	2013	2014	2013
Affärsverket	2	2	766	763
Dotterföretag	0	1	6	9
Totalt koncernen	2	3	772	772

Lön/arvoden till styrelse och generaldirektör i kr

	Lön/arvode	
	2014	2013
Sundin Olle, GD	140101-141231	1 601 615
Olson Jan, ordförande	140101-141231	70 000
Hafström Marie, ledamot	140101-141231	45 000
Andrén Eva, ledamot	140101-141231	30 000
Bydén Micael, ledamot	140101-141231	30 000
Davidsson Johan, ledamot	140101-141231	30 000
Sylvander Marcela, ledamot	140101-141231	30 000
Nilsson, Per, ledamot	140701-141231	15 000
Lennartsson Peter, personalrepr	140101-141231	30 530
Bredberg Anne-Marie, personalrepr.	140101-141231	30 000

Sjukfrånvaro

	Koncernen	
	2014	2013
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	3,01 %	2,42 %
Andel av den totala sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	59,01 %	52,98 %
Sjukfrånvaro fördelad efter kön:		
Män	1,27 %	1,37 %
Kvinnor	5,20 %	3,78 %
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori		
29 år eller yngre	1,39 %	1,19 %
30–49 år	2,90 %	2,03 %
50 år eller äldre	3,54 %	3,40 %

NOT 4

Diverse externa kostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Kostnader för vidareförsäljning	46	42	8	14
Fastighets- och hyreskostnader	86	72	86	72
Material, underhåll, transporter	112	142	112	142
Resekostnader	20	23	19	20
Främmande tjänster	917	889	948	915
Admin. kostnader	68	151	66	148
	1 249	1 320	1 239	1 311

Koncernföretagens andel av affärsverkets diverse externa kostnader, 0,2 % (0,4)

NOT 5				
Avskrivningar och nedskrivningar				
	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Avskrivningar:				
Immateriella tillgångar	–	1	–	1
Byggnader	13	12	13	12
Elanläggningar	3	3	3	3
Teleutrustning	184	145	184	145
Fordon, maskiner mm	10	9	10	9
Leasade anläggningar	1	1	1	1
Nedskrivningar:				
Byggnader	0	–	0	–
Elanläggningar	0	–	0	–
Teleutrustning	4	6	4	6
Fordon, maskiner mm	0	–	0	–
Leasade anläggningar	–	0	–	0
	214	177	214	177

NOT 6				
Resultat från andelar i intresseföretag				
	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Intressebolag:				
Entry Point North AB				
Andel i intresseföretag	5	2	–	–
NUAC HB				
Andel i intresseföretag	0	0	–	–
	5	2	–	–

NOT 7				
Ränteintäkter				
	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Ränteintäkter från bank	3	5	2	3
Ränteintäkter fr kortfr placeringar	33	41	33	41
Ränteintäkter fr kortfr fordringar	0	1	0	1
Räntedel i pensionskostnad	320	–	320	–
Övrigt	5	2	5	2
	361	50	360	47

NOT 8				
Räntekostnader och liknande poster				
	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Bank	–	0	–	–
Räntedel i pensionskostnad	–	33	–	33
Finansiell leasing	0	0	0	0
Övrigt	2	0	2	0
	2	33	2	33

NOT 9		
Skatt/ skattemotsvarighet på periodens resultat		
	Koncernen	
	2014	2013
Årets skattemotsvarighet		
Koncernens resultat före skatt	82	95
Avgår intressebolags andel	-5	-2
Resultat efter intressebolagsandel	77	94
Årets redovisade skatt	-18	-21
Varav skatt i dottebolag	-2	–
Resultat efter skatt	65	74
Uppskjuten skattefordran/skuld		
Ingående värde	-6	14
Utnyttjat underskottsavdrag: 65x22 %	–	-14
Överavskrivningar: 28x22 %	6	-6
Utgående värde	0	-6

NOT 10				
Immateriella tillgångar				
	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Ingående anskaffningsvärde	17	17	17	17
Årets anskaffningar	–	–	–	–
Utgående anskaffningsvärde	17	17	17	17
Ingående av- och nedskrivningar	-17	-16	-17	-16
Årets avskrivningar	–	-1	–	-1
Utgående ack. av- och nedskrivningar	-17	-17	-17	-17
Utgående planenligt restvärde	–	–	–	–

NOT 11				
Materiella anläggningstillgångar				
Byggnader				
	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Ingående anskaffningsvärde	443	434	443	434
Årets anskaffningar	3	8	3	8
Försäljningar/utrangeringar	-1	–	-1	–
Utgående anskaffningsvärde	444	443	444	443
Ingående av- och nedskrivningar	-238	-226	-238	-226
Årets avskrivningar	-13	-12	-13	-12
Årets nedskrivningar	0	–	0	–
Försäljningar / utrangeringar	1	–	1	–
Utgående av- och nedskrivningar	-249	-238	-249	-238
Utgående planenligt restvärde	195	205	195	205

Fordon, maskiner mm (Not 11)

	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Ingående anskaffningsvärde	98	97	98	97
Årets anskaffningar	0	1	0	1
Försäljningar/utrangeringar/överföring	-15	-	-15	-
Utgående anskaffningsvärde	84	98	84	98
Ingående av- och nedskrivningar	-77	-68	-77	-68
Årets avskrivningar	-10	-9	-10	-9
Årets nedskrivningar	0	-	0	-
Försäljningar/utrangeringar/överföring	15	-	15	-
Utgående ack av- och nedskrivningar	-72	-77	-72	-77
Utgående planenligt restvärde	12	21	12	21

Elanläggningar (Not 11)

	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Ingående anskaffningsvärde	71	70	71	70
Årets anskaffningar	1	2	1	2
Försäljningar/utrangeringar	-1	-	-1	-
Utgående anskaffningsvärde	72	71	72	71
Ingående av- och nedskrivningar	-45	-43	-45	-43
Årets avskrivningar	-3	-3	-3	-3
Årets nedskrivningar	0	-	0	-
Försäljningar/utrangeringar	1	-	1	-
Utgående ack av- och nedskrivningar	-48	-45	-48	-45
Utgående planenligt restvärde	24	26	24	26

Leasade anläggningstillgångar (Not 11)

	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Ingående anskaffningsvärde	7	8	7	8
Årets anskaffningar	3	2	3	2
Försäljningar/utrangeringar	-3	-2	-3	-2
Utgående anskaffningsvärde	7	7	7	7
Ingående av- och nedskrivningar	-3	-3	-3	-3
Årets avskrivningar	-1	-1	-1	-1
Årets nedskrivningar	0	0	0	0
Försäljningar/utrangeringar	3	1	3	1
Övriga justeringar	-1	0	-1	0
Utgående ack av- och nedskrivningar	-3	-3	-3	-3
Utgående planenligt restvärde	5	4	5	4

Teleutrustning (Not 11)

	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Ingående anskaffningsvärde	2 359	2 112	2 359	2 112
Årets anskaffningar	42	281	42	281
Försäljningar/utrangeringar	-346	-34	-346	-34
Utgående anskaffningsvärde	2 055	2 359	2 055	2 359
Ingående av- och nedskrivningar	-1 487	-1 370	-1 487	-1 370
Årets avskrivningar	-184	-145	-184	-145
Årets nedskrivningar	-3	-6	-3	-6
Försäljningar/utrangeringar	346	34	346	34
Utgående ack av- och nedskrivningar	-1 328	-1 487	-1 328	-1 487
Utgående planenligt restvärde	726	871	726	871

Pågående nyanläggningar (Not 11)

	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Ingående anskaffningsvärde	170	374	170	374
Årets anskaffningar	132	88	132	88
Färdigställda nyanläggningar	-46	-292	-46	-292
Nedskrivning	-35	0	-35	0
Utgående anskaffningsvärde	221	170	221	170

NOT 12

Andelar i dotterföretag

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

NOT 13

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

	Organisations- nummer	Antal Aktier	Procent av aktiekapital	Nominellt värde	Andel av just. Eget kapital	Bokfört värde	
							Koncernen Affärsverket
Indirekta innehav (via LfV Holding AB)							
– NUAC HB	969745-6433	–	50	0	0	0	–
– Entry Point North AB	556682-8272	100 000	25	25	0	11	
Indirekta innehav (via EPN AB)							
– Entry Point Central Kft	23399583		51	118	0	0	–
				143		12	–

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

Andelar i intresseföretag

	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Ackumulerade resultatandelar mm.				
Vid årets början	6	10	–	–
Årets andel i intresseföretags nettoresultat	5	2	–	–
Förändring i intresseföretags egna kapital mm	0	-6	–	–
Bokfört värde	12	6	–	–

NOT 14

Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Vid årets början	588	648	588	648
Tillkommande poster				
Avräkning terminalavgifter	-55	12	-55	12
Avräkning Eurocontrol	-481	-72	-481	-72
	52	588	52	588

NOT 16

Lång- och kortfristiga placeringar

	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Kortfristiga				
Företagscertifikat	543	–	543	–
Vid årets slut	543	–	543	–
Långfristiga				
Företagsobligationer	101	–	101	–
Vid årets slut	101	–	101	–

NOT 15

Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Förutbetalda kostnader	21	27	20	27
Upplupna intäkter	236	225	218	208
	257	252	238	235

NOT 17

Bundna reserver och fritt kapital

	Koncernen		Affärsverket	
	Bundna reserver	Fritt kapital	Bundna reserver	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång	266	296	252	225
Förändringar hän- förliga till koncernens intresseföretag	5	–	–	–
Förskjutning mellan fritt och bundet eget kapital	–	-6	–	–
Årets resultat	–	65	–	113
Belopp vid årets utgång	271	355	252	338

NOT 18				
Avsatt till pensioner				
	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Vid årets början	4411	4027	4411	4027
Årets pensions- avsättning	361	390	361	390
Årets pensions- utbetalningar	-63	-47	-63	-47
Indexering och ränta	-14	41	-14	41
Ändrade beräknings- grunder	-361	–	-361	–
	4334	4411	4334	4411

NOT 19				
Övriga avsättningar				
	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Omstruktureringskost- nader	108	108	107	108
Övriga avsättningar	34	36	33	35
	141	144	140	143

NOT 20				
Skulder till leasingföretag				
	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Leasingföretag	5	4	5	4

NOT 21				
Övriga icke räntebärande skulder				
	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Trygghetsmedel	25	23	25	23
	25	23	25	23

NOT 22				
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter				
	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Löner och ersättningar	–	6	–	6
Semesterlöneskuld	64	64	63	63
Sociala avgifter	44	48	44	47
Övriga upplupna kostnader	69	40	68	39
Förutbetalda intäkter	12	4	12	4
	188	163	187	159

NOT 23				
Ansvarsförbindelser				
	Koncernen		Affärsverket	
	2014	2013	2014	2013
Borgen för pensions- åtaganden i LFV AirportCenter AB	2	3	2	3
Borgen för dotterbolag (LFV Aviation Consul- ting)	0	0	15	15
	2	3	17	18

Rapportering enligt prestandaplan

I enlighet med Single European Sky-lagstiftningen (SES) har prestandamål avseende flygtrafiktjänst en route fastställts av EU för den första referensperioden (RP1) 2012 – 2014.

I enlighet med LFVs SES-certifikat redovisas i det följande målen för det dansk-svenska luftrumsblocket och LFVs utfall.

MÅL FÖR DET DANSK-SVENSKA LUFTRUMSBLOCKET OCH LFVs UTFALL					
Område	KPI		2012	2013	2014
Flygsäkerhet	Separationsunderskridanden ¹	Mål	1,49	1,45	1,42
		Utfall LFV	0,36	0,18	0
Kapacitet	En route ATFM-försening (min/flygning) ²	Mål	0,2	0,15	0,08
		Utfall LFV	0,06	0,03	0,04
Kostnadseffektivitet (Sverige)	Fastställd enhetsavgift en route (2009 års prisnivå)	Mål Sverige	591,77	570,85	546,91
		Mål LFV	497,59	466,62	437,78
		Utfall LFV	589,00 (473,04)	453,13	332,79 (403,67)

¹ A eller B-händelser / 100 000 flygtimmar i det ATCC-kontrollerade luftrummet "Copenhagen and Sweden FIR and Malmö, Stockholm och Copenhagen TMAs".

² Antalet förseningsminuter orsakade av ATFM-restriktioner inom en route-delen av Sweden FIR, delat med antalet en route-rörelser, vilket innebär förseningar orsakat av flygtrafiktjänsten.

Flygsäkerhet: Utfallet för 2014 är preliminärt men indikerar att LFV med god marginal bidrar till att målet nås på FAB-nivå.

Kapacitet: Utfallet för 2014 är preliminärt men indikerar att LFV med god marginal bidrar till att målet nås på FAB-nivå.

Kostnadseffektivitet: För 2012 redovisas ett högt utfall då kostnaden innehåller en "okontrollerbar kostnad", för extra pensionsavsättning med anledning av räntesänkning, som uppstod 2012. Det lägre utfallet är exklusive okontrollerbara kostnader.

De okontrollerbara kostnaderna regleras vid utgången av RP1 och innebär att slutlig avstämning sker tidigast 2015. Utfallet 2013 har korrigerats efter avstämning med Transportstyrelsen. Utfallet för 2014 redovisas på samma sätt som 2012. Det första beloppet inkluderar okontrollerbara pensionseffekter som för 2014 är positiva. Beloppet inom parentes är rensat från okontrollerbara poster. 2014 års utfall är preliminärt men indikerar att målet har nåtts.

Under 2014 har LFV deltagit vid Transportstyrelsens konsultationer avseende avgifter.

Rapportering enligt regleringsbrev

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

Transportpolitiska mål

Enligt förordningen (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket ska vi verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Flyget spelar en viktig roll för att möjliggöra för näringsliv och medborgare i hela landet att transportera passagerare och gods, såväl inom landet som globalt. Särskilt för

många mindre orter finns inget realistiskt alternativ till flyget för att säkerställa snabba och effektiva kommunikationer.

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

Till funktionsmålet – som handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter – bidrar LFV genom att tillhandahålla

hålla säkra, effektiva och miljöanpassade flygtrafiktjänster över hela landet vilket är en förutsättning för den tillgänglighet flyget ger.

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

LFV spelar en aktiv roll i det arbete som pågår för att utveckla det europeiska flygtrafiktjänstsystemet så att den långsiktigt växande flygtrafiken ska kunna hanteras samtidigt som målen om ökad flygsäkerhet, reducerade kostnader och minskad miljöpåverkan ska kunna uppnås. LFV har under 2014 uppnått de EU-mål som satts upp avseende flygtrafiktjänstens säkerhet, kapacitet samt kostnadseffektivitet och har därmed bidragit till de transportpolitiska målen.

LFV har fortsatt bedrivit en aktiv forsknings- och innovationsverksamhet i syfte att utveckla ny teknik av betydelse för verksamheten och bidrar därmed till att långsiktiga mål avseende säkerhet, effektivitet och miljöanpassning kan uppnås. LFV bedriver ett förändringsprogram för att öka effektiviteten, säkerställa konkurrenskraften och sänka enhetskostnaderna för flygtrafiktjänst. För en djupare redovisning kring resultatet av LFVs verksamhet under 2014 hänvisas till övriga delar av årsredovisningen.

Uppdrag enligt regleringsbrev

Enligt regleringsbrev för 2014 ska Luftfartsverket, inom ramen för sitt verksamhetsområde, samverka med och rapportera till Verket för innovationssystem kring Luftfartsverkets bidrag till att uppnå målen för genomförande av den nationella innovationsstrategin. Den 27 maj lämnade LFV rapporten "Uppföljning LFV forsknings- och innovationsverksamhet gentemot Nationella Innovationsstrategin" till Vinnova. Rapporten beskriver LFVs bidrag till genomförandet av den Nationella Innovationsstrategin. Den Forsknings- och innovationsverksamhet som LFV bedriver har som delmål att stärka och utveckla strukturer för samarbeten mellan Lärosäten, Myndigheter, Samhället, Industri och Forskningsinstitut för att ge lösningar åt angelägna samhällsutmaningar, globala såväl som nationella och lokala. Konkreta exempel är "Grön innovation inom luftfartsområdet", "Fjärrstyrda flygledartorn" samt transportslagsövergripande samverkan med övriga myndigheter inom transportområdet för att ge synergier och harmonisering inom området infrastruktur.

Statens haverikommission (SHK) presenterade den 22 oktober 2013 sin rapport avseende olyckan med ett norskt Herculesplan vid Kebnekaise. I rapporten gör Statens haverikommission iakttagelser angående Luftfartsverket (LFV).

LFV skulle senast den 2 juni 2014 redovisa till Regeringskansliet sin analys av händelsen och vilka åtgärder som planerades vidtas med anledning av de iakttagelser och

rekommendationer SHK lämnat i sin rapport. I samband med tertialdialogen i maj redovisades vidtagna åtgärder för Regeringskansliet.

Parallellt med SHKs utredning som påbörjades direkt efter olyckan genomförde LFV en intern utredning av händelsen. LFVs analys av förloppet, dess orsaker och iakttagelser skiljer sig inte i någon väsentlig del från vad SHK senare presenterade i sin slutrapport. Baserat på analysen skapade LFV en åtgärdslista som under arbetets gång uppdaterats med nya aktiviteter och åtgärder och därefter överförts till LFV Flygsäkerhetskommitté för uppföljning. Samtliga åtgärder är nu genomförda.

För att få en oberoende granskning av säkerhetskulturen inom organisationen beställde LFV, parallellt med ovanstående aktiviteter, en undersökning av Eurocontrol. Denna genomfördes 2013 och åtgärder utifrån undersökningen infördes i LFV Flygsäkerhetsplan för 2014.

För att belysa vissa områden ytterligare beställde LFV vidare en oberoende utredning av oberoende aktör 2014. Resultat och rekommendationer redovisades under fjärde kvartalet 2014. Parallellt med denna undersökning genomförde Transportstyrelsen en utredning av LFVs säkerhetskultur, redovisning av den ska lämnas under första kvartalet 2015.

Luftfartsverket ska redovisa vilka åtgärder som myndigheten har vidtagit eller planerar att vidta för att införa elektroniska beställningar i enlighet med regeringens beslut genom förordningen (2003:770) om statliga myndigheters elektroniska informationsutbyte. Redovisningen skulle ske senast den 15 juni 2014 till Regeringskansliet. LFV lämnade den 28 maj en rapport till regeringen. LFV avser att implementera e-handel i samband med etapp två av uppgradering av LFVs ekonomisystem. Dock har arbetet med etapp 1 blivit försenat med anledning av problem i samband med systemuppgraderingen. Implementeringen av e-handel väntas genomföras första halvåret 2015.

Mål enligt regleringsbrev

Luftfartsverkets ekonomiska mål avseende räntabiliteten är att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 4 % av eget kapital. Räntabiliteten på eget kapital var under 2014 8 %. LFVs resultat har under 2014 utvecklats positivt till följd av en viss trafiktillväxt och av ett fortsatt aktivt arbete med att reducera kostnaderna. Utöver detta har den internationella exportverksamheten bidragit positivt till resultatutvecklingen.

Luftfartsverkets långsiktiga ekonomiska mål avseende soliditeten är att denna ska uppgå till minst 15 %. Soliditeten uppgick den 31 december 2014 till 14 %. Orsaken till att målet inte uppnåtts är den stora och växande pensionsskulden. På sikt eftersträvar LFV att få lösa in, hela eller delar, av pensionsskulden och istället betala premier. Om och när en sådan pensionsskuldslösning kan realiseras är i dagsläget osäkert.

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 intresseföretagen Entry Point North AB och NUAC HB som ägs till 25 % respektive 50 %. I intressebolaget Entry Point North AB ingår dotterföretaget, Entry Point Central Kft, i Budapest i Ungern, som ägs till 51 % medan Hungaro Control Plc, som ägs av ungerska staten, äger resterande 49 % och det helägda dotterföretaget Entry Point North Ireland Ltd.

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

Under 2014 har lokal flygtrafikledning bedrivits på 27 flygplatser. Två kontrollcentraler i Malmö och Stockholm har svarat för trafikledning i luftrummet utanför flygplatsområdena.

Redovisningsprinciper

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

LFVs dotterföretag upprättar årsredovisning med tillämpning av årsredovisningslagen och god redovisningssed enligt K3 för aktiebolag.

Uppställningsformer och tilläggsupplysningar

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

Ändrade redovisningsprinciper m m

I resultat- och balansräkningar samt finansieringsanalyser samt i noter till dessa har vissa marginella korrigeringar och flyttningar gjorts i 2013 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 under rubriken Skatter och skattemotsvarighet.

Intresseföretag

Som intresseföretag redovisas företag i vilka affärsverket eller LFV Holding AB på grund av innehav av mer än 20 % och högst 50 % av rösterna kan utöva ett betydande inflytande.

Intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden i koncernredovisningen.

I koncernens och affärsverkets resultaträkning ingår försäljning till NUAC med 705 mkr (711 mkr) och inköp från NUAC med 724 mkr (728 mkr).

Allmän balansvärderingsprincip

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

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar

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

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

Pågående investeringsprojekt redovisas under rubriken Pågående nyanläggningar. Eventuella nedskrivningsbehov prövas med tillämpning av ESVs allmänna råd, 5 kap. 5§, 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. Köpt mjukvara vars ekonomiska livslängd bedöms överstiga tre år tas upp som tillgång och redovisas under immateriella tillgångar vad gäller administrativa system medan mjukvara i våra produktions-system redovisas under teleanläggningar.

Avskrivningar enligt plan

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

Leasing

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

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

Förrådslager

Förrådslager värderas enligt lägsta värdets princip.

Intäktsredovisning

Affärsverket tillämpar allmänna principer för periodiserad redovisning. Tillämpade principer överensstämmer med BFNs allmänna råd, kap 23 (K3), Intäkter.

Dotterföretagen tillämpar BFNs allmänna råd, kap 23, (K3), Intäkter, vid sin intäktsredovisning. Dotterföretaget LFV Aviation Consulting redovisar därför intäkter till följd av pågående konsultprojekt med tillämpning av rekommendationens regler om tjänsteuppdrag.

Kundfordringar

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

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta har omräknats till balansdagens kurs i enlighet med BFNs allmänna råd, kap 30, (K3) valuta kurser. Redovisning av effekter av ändrade valutakurser. I den mån fordringar och skulder har terminssäkrats omräknas de till terminskurs.

Avsättningar och ansvarsförbindelser

LFV tillämpar BFNs allmänna råd, kap 21 (K3) (tidigare Redovisningsrådets rekommendation nr 16) gällande avsättningar och ansvarsförbindelser vilka överensstämmer med 4 kap 2§ i ESVs ekonomiadministrativa anvisningar.

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

Pensioner

Från och med 2003 gäller pensionsavtalet, PA 03, för statligt anställda födda 1943 och senare. Förmånsbestämda pensioner enligt PA 03 gäller anställda födda 1943 till och med 1973 eller anställda med en årsinkomst om lägst 7,5 IBB (2014 426 750 kr). I pensionsskulden ingår förmånsbestämd ålderspension, efterlevandepension och sjukpension samt temporär ålderspension 60-65 år för flygledare. Den förmånsbestämda delen uppräknas årligen med förändringen av PBB. Pensionsskulden är beräknad av Statens Pensionsverk (SPV) och baseras på aktuell räntefot enligt beslut av SPVs styrelse om försäkrings-tekniska grunder för beräkning av pensionsskulden. Nuvärdet av pensionsskulden per 2014-12-31 har beräknats efter en räntefot om 0,8 % med avdrag för beräknad avkastningsskatt 0,3 % och omkostnader om 0,2 %. (F g år 0,50 % med avdrag för 0,60 %). Räntan om 0,80 % är beräknad av Finansinspektionen som ett genomsnitt av räntan för lång realobligation 1034, med förfallodatum 2028, för perioden september till september året innan och gäller för år 2015. Affärsverken får tillämpa de nya beräkningsgrunderna per 2014-12-31.

Dessa förpliktelser redovisas under avsättningar

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

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

Affärsverket betalar särskild löneskatt på utbetalda pensioner. Avsättning för särskild löneskatt har därför gjorts på hela pensionsskuldens storlek vid räkenskapsårets utgång, i enlighet med ESVs allmänna råd.

Skatter och skattemotsvarighet samt utdelning

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

Årets aktuella skattemotsvarighet beräknas på basis av i koncernredovisningen redovisat resultat med avdrag för skattemässiga dispositioner motsvarande de bokslutsdispositioner som aktiebolag kan utnyttja med tillägg för ej avdragsgilla poster. 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 2014.

Både i affärsverket och i koncernen redovisas, i enlighet med BFNs allmänna råd, kap 29.11-13 (K3), 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 betalar särskild löneskatt på pensionskostnader och är skattskyldigt enligt mervärdesskattelagen. LFV saknar, från och med 2009, avdragsrätt för moms hänförlig till myndighetsutövning, vilket avser LFVs uttag av flygtrafikavgifter. LFV får emellertid kompensation för ingående moms, enligt förordningen (2002:831) om myndigheters rätt till kompensation för ingående moms.

LFV ska till staten för år 2014 lämna utdelning motsvarande 15 % på resultatet efter skatt. Slutligt belopp för utdelning kommer att fastställas av regeringen i samband med fastställandet av verkets årsredovisning för 2014.

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 82 mkr (95 mkr) vilket är en försämring med 13 mkr jämfört med föregående år.

Risker

Flygmarknadens utveckling påverkar LFBs ekonomi. Kravet på effektiviseringar är omfattande för att möta prestandastyrningen i avgiftssystemet och konkurrensen på tornmarknaden. Nuvarande system för trygghet av pensionsåtaganden i balansräkning medför stora svängningar över tid i kostnadsnivå och resultat.

Prestandaplan och kostnadsutveckling

Från och med 2012 infördes en ny modell för en route-avgifterna inom EU vilket innebär att principen om full kostnadstäckning ersatts av en modell med riskdelning mellan leverantörer av flygtrafiktjänst och flygbolagen. Förutsättningarna fastställs i en sk prestandaplan. För Sverige och LFBs del innebär detta krav på att sänka de reala enhetskostnaderna med drygt 10 % under perioden 2012–2014. Som en konsekvens reduceras en route-avgiften i motsvarande utsträckning. För perioden 2015–2019 har en ny plan upprättats enligt vilken kostnaderna inom en route-verksamheten i fast pris ska reduceras med i genomsnitt 2,4 % per år. Från och med 2015 ingår även terminalavgifter på Stockholm Arlanda i systemet med prestandastyrning.

Undantag görs för vissa kostnadsökningar som beror på faktorer som är "okontrollerbara" för leverantören. För Sveriges del tillhör okontrollerbara förändringar i pensionskostnaderna denna kategori. EU-kommissionen har ännu inte fastställt hur de okontrollerbara pensionskostnaderna ska beräknas.

LFB påbörjade under 2009 ett effektiviseringsprogram. Kraven på fortsatta effektiviseringar är omfattande, för att möta den nya prestandastyrningen av en route-verksamheten och konkurrensen på tornmarknaden. Målet för det pågående förändringsprogrammet är att det under åren 2013–2019 ska medföra effektiviseringar med ytterligare 350 mkr.

Åtgärder

Ett programkontor har upprättats för att samordna och följa upp nödvändiga effektiviseringsåtgärder. Budget- och aktivitetsansvar är delegerade och resultatet kommer att följas noga. Om nuvarande förändringsprogram inte bedöms ge avsedd effekt måste korrigerande åtgärder vidtas.

Flygmarknadens utveckling

LFBs ekonomi är beroende av flygmarknadens utveckling. Under 2014 har flygtrafiken utvecklats svagt positivt i Sverige. Sammantaget ökade antalet luftrumsrörelser i det svenska luftrummet med 1,5 % under 2014 jämfört med 2013. LFB har i budgeten för 2015 räknat med en fortsatt försiktig trafikillväxt. Det finns dock alltid en risk att trafiken viker nedåt.

Åtgärder

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

Konkurrensutsättning av lokal flygtrafiktjänst

LFB bedriver den 1 januari 2015 lokal flygtrafiktjänst vid 23 flygplatser. Flygtrafiktjänsten vid flygplatser konkurrensutsattes 2010. I augusti 2014 började en ändring av luftfartslagen att tillämpas som innebär att endast LFB ska tillhandahålla flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatser som ägs eller drivs av staten (Försvarsmaktens flygplatser) eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande (Swedavias flygplatser). Övriga flygplatser är fortsatt konkurrensutsatta.

LFB har förlorat ett flertal upphandlingar på marknaden för lokal flygtrafiktjänst.

Åtgärder

Pågående förändringsprogram syftar bland annat till att LFB ska bli konkurrenskraftiga på de marknader som LFB verkar på.

Genom utvecklingen av fjärrstyrda torn kan LFB stärka konkurrenskraften.

Pensionsskulden

Som affärsverk tryggar LFB pensionsåtagande i balansräkningen. Pensionsskulden omräknas årligen till en räntefot som framräknas av Finansinspektionen och beslutats av SPVs styrelse. Detta medför stora svängningar i pensionskostnaden mellan olika år. Med hänsyn till nuvarande ränteläge finns en betydande risk för en kraftig kostnadsökning 2015.

Med nuvarande avgiftssystem förväntas ca 80 % av kostnaden kunna återhämtas genom ökade avgiftsintäkter, medan resterande del blir direkt resultatpåverkande.

Åtgärder

LFB verkar för att få lösa in pensionsskulden och övergå till premiebetalning av pensionsåtaganden. En inlösen av pensionsskulden skulle mildra de effekter av de svängningar i ränteläget som nuvarande skuldföring ger upphov till. LFB verkar också för att regelverk och principer rörande hantering av "okontrollerbara pensionskostnader" i avgiftssystemet klargörs. Frågan om pensionsinlösen bereds inom Regeringskansliet.

Finansiella risker

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

Ränterisk definieras som risken för att förändringar i det allmänna ränteläget medför en negativ effekt på resultatet. Valutarisk definieras som den resultateffekt en valutakursförändring får på resultatet. Kreditrisk definieras som risken för att motparten i en transaktion inte kan fullfölja sitt engagemang.

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

LFVs skydd mot bedrägeri mm

Sammantaget bedöms LFVs skydd mot bedrägeri, korruption, mutor och andra oegentligheter som gott. Den

huvudsakliga verksamheten är regelstyrd och övervakas av Transportstyrelsen. LFVs organisation, arbetsordning och delegeringar, regelverk, instruktioner, processer mm är definierade och dokumenterade. Därutöver finns ett ytterligare antal dokument och en digital personalhandbok som bidrar till att tydliggöra regelverk och inställning i dessa frågor. Samtliga instruktioner och dokument finns publicerade på intranätet som varje anställd har tillgång till.

Åtgärder

Löpande information angående korruption, bedrägeri, mutor och andra oegentligheter publiceras via intranätet, samt delges i samband med nyanställningar och chefsutbildningar.

Kontinuitetsrisker

Ett projekt pågår för att stärka LFVs förmågor avseende risk- och kontinuitetsplanering.

Förslag till utdelning

LFV ska lämna utdelning med 15 % av årets vinst. För 2014 redovisas en vinst på 65 mkr. Utdelning föreslås därmed utgå med 10 mkr. Årets skatt uppgår till 18 mkr. Skatt att betala uppgår till 21 mkr.

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

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

Norrköping den 13 februari 2015

JAN OLSON, ordförande

ANN-MARIE BREDBERG

EVA ANDRÉN

PETER LENNARTSSON

MARCELA SYLVANDER

OLLE SUNDIN, generaldirektör

MICAEL BYDÉN

MARIE HAFSTRÖM

JOHAN DAVIDSON

PER NILSSON

Riksrevisionens revisionsberättelse beträffande denna årsredovisning har avgivits i februari 2015.

STEFAN ANDERSSON

ANDERS TORMOD

Revisionsberättelse

Rapport om årsredovisningen med koncernredovisningen

Riksrevisionen har enligt 5 § lagen (2002:1022) om revision av statlig verksamhet med mera granskat årsredovisningen med koncernredovisningen för Luftfartsverket för 2014, daterad 2015-02-13.

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

Myndighetsledningens ansvar för årsredovisningen

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

Revisorns ansvar

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

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

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

- identifierat och bedömt riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig detta är på grund av oegentligheter eller fel, utformat och utfört våra revisionsåtgärder för att hantera dessa risker, och därigenom erhållit revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att ge en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet som följd av oegentligheter är större än vid andra felaktigheter, eftersom oegentligheter kan innebära samverkan, förfalskning, avsiktlig försummelse, missvisande eller felaktig presentation av information eller kringgående av den interna styrningen och kontrollen.
- erhållit en förståelse för den interna styrning och kontroll som är relevant för revisionen för att utforma revisionsåtgärder som är lämpliga i sammanhanget, men inte för att uttrycka en åsikt om effektiviteten i myndighetens interna styrning och kontroll.
- utvärderat lämpligheten av tillämpade redovisningsprinciper och rimligheten av uppskattningar och bedömningar och relaterade upplysningar presenterade av ledningen i årsredovisningen.
- utvärderat den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, inklusive upplysningar, och om årsredovisningen på ett rimligt sätt representerar de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som uppnår rättvisande bild.
- införskaffat tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för myndigheten.

Som en del av granskningen i enlighet med RRI, har vi också planerat och genomfört revisionen för att:

- för väsentlig information, av finansiell eller icke finansiell natur som lämnas i förvaltningsberättelsen inhämtat tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis för att sådan information har upprättats med syfte att tillsammans med årsredovisningens övriga delar förmedla en rättvisande bild av verksamheten utifrån regelverket.
- för övrig information utan direkt koppling till de finansiella delarna genomfört åtgärder för att förvissa oss om att denna är förenlig med de övriga delarna i årsredovisningen och fri från väsentliga fel, baserat på vår kunskap om myndigheten.

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

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

Uttalande

Enligt Riksrevisionens uppfattning har myndigheten i alla väsentliga avseenden:

- upprättat årsredovisningen med koncernredovisning enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, instruktion, regleringsbrev och särskilda regeringsbeslut för myndigheten.
- gett en rättvisande bild av Luftfartsverket och koncernens ekonomiska resultat, finansiering och finansiella ställning per den 31 december 2014.
- lämnat en förvaltningsberättelse och information i övrigt som är förenlig med och stödjer en rättvisande bild i årsredovisningen som helhet.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Ledningens efterlevnad av tillämpliga föreskrifter för användning av anslag och inkomster

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

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

Revisorns ansvar

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

om¹. På basis av genomförd revision av årsredovisningen lämnar vi ett uttalande om myndighetens efterlevnad av dessa regelverk.

Uttalande

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

Ledningens bedömning av intern styrning och kontroll

Ledningens ansvar för intern styrning och kontroll

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

Revisorns ansvar

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

Uttalande

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

Ansvarig revisor Stefan Andersson har beslutat i detta ärende. Uppdragsledare Anders Tormod har varit föredragande.

Stefan Andersson

Anders Tormod

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

Styrelse



JAN OLSON

Ordförande.

Ledamot sedan: 2013.

Styrelseuppdrag: Styrelseledamot i Svedab AB samt Öresundsbrokonsortiet AS.

Tidigare befattningar: Ledande befattningar inom SAS och SJ. Affärsutvecklingschef i SJ 2003-2012, VD 2012.

Utbildning: Civilekonom Stockholms Universitet.



JOHAN DAVIDSSON

Ledamot.

Ledamot sedan: 2013.

Nuvarande befattning: Chefsekonom Sveriges Apoteksförening.

Tidigare befattningar: Bland annat politiskt sakkunnig och biträdande samordningschef i Statsrådsberedningen.

Utbildning: Civilekonom Stockholms Universitet.



MARIE HAFSTRÖM

Vice ordförande.

Ledamot sedan: 2010.

Styrelseuppdrag: Ledamot Institutet för rättshistorisk forskning. Flertal statliga styrelse- och utredningsuppdrag.

Tidigare befattningar: Flera ledande befattningar i staten. GD Kustbevakningen 1996-2005. GD och ställföreträdande chef för Försvarsmakten 2005-2008.

Utbildning: Jur. Kand.



PER NILSSON

Ledamot.

Ledamot sedan: 2013.

Nuvarande befattning: Överdirektör i Tullverket.

Tidigare befattningar: Stabschef på Tullverket, kansliråd på Skatte- och tullavdelning på Finansdepartementet.

Utbildning: Civilekonom Linköpings Universitet.



OLLE SUNDIN

Generaldirektör LfV.

Styrelseuppdrag: Ordförande i LfV Consulting AB och LfV Holding AB. Ledamot i LfV, Entry Point North AB, NUAC HB och i insynsrådet för SMHI.

Tidigare befattningar: Flera ledande befattningar inom Swedavia och LfV, bland annat Flygplatsdirektör och Divisionschef Swedavia, Head of Operations Arlanda.

Utbildning: Flygledare, studier vid Stockholms Universitet.



MARCELA SYLVANDER

Ledamot.

Ledamot sedan: 2013.

Nuvarande befattning: Director Group Communications, Boliden.

Tidigare befattningar: Etikanalytiker på Robur AB, Manager Environmental Affairs Scania AB, departementssekreterare på Miljödepartementet.

Utbildning: MSc Göteborgs Universitet, EMBA Handelshögskolan Stockholm.



EVA ANDRÉÉN

Ledamot.

Ledamot sedan: 2013.

Nuvarande befattning: Vice President inköp på Ericsson, i affärsområdet Networks ledningsgrupp.

Tidigare befattningar: Flera ledande befattningar inom Ericsson sedan 1995.

Utbildning: Civilekonom Umeå Universitet, MBA Uppsala Universitet.



ANN-MARIE BREDBERG

Ledamot, personalrepresentant.

Ledamot sedan: 2010.

Nuvarande befattning: Ordförande för fackförbundet ST inom Flygledningen i LfV/NUAC.

Styrelseuppdrag: Ledamot i Entry Point North AB och NUAC HB (arbetstagarrepresentant).

Utbildning: Flygledare.



MICAEL BYDÉN

Ledamot.

Ledamot sedan: 2013.

Nuvarande befattning: Flygvapenchef.

Tidigare befattningar: Flygvapeninspektör/flygtaktisk chef, chef FM Helikopterflottill, chef FV Flygskola, Flygattaché i Washington DC.

Utbildning: Utbildningar i Försvarsmakten.



PETER LENNARTSSON

Ledamot, personalrepresentant.

Ledamot sedan: 2010.

Nuvarande befattning: Flygledare och 1 vice ordförande i fackförbundet ST.

Utbildning: Flygledare.

Koncernledning



OLLE SUNDIN

Generaldirektör LfV.

Styrelseuppdrag: Ordförande i LfV Consulting AB och LfV Holding AB. Ledamot i LfV, Entry Point North AB, NUAC HB och i insynsrådet för SMHI.

Tidigare befattningar: Flera ledande befattningar inom Swedavia och LfV, bland annat Flygplatsdirektör och Divisionschef Swedavia, Head of Operations Arlanda.

Utbildning: Flygledare, studier vid Stockholms Universitet.



ELISABETH LINDGREN

Kommunikationsdirektör.

Styrelseuppdrag: Ledamot i Svenskt Flyg, Magelungen AB, Svenska Cykelförbundet, Saltsjöbadens Teater.

Tidigare befattningar: Marknads- och försäljningsdirektör SJ, kommunikationsdirektör SJ och Lernia, ledande befattningar inom Swedbank.

Utbildning: Marknadsekonom IHM, Fil. Kand Linköpings Universitet, EMBA Handelshögskolan Stockholm.



MIKAEL LARSSON

Stf generaldirektör och ekonomidirektör.

Anställd i LfV sedan: 1991.

Styrelseuppdrag: Ledamot i LfV Holding AB, LfV Aviation AB samt NUAC HB.

Tidigare befattningar: Ekonom LfV.

Utbildning: Civilekonom Örebro Universitet.



MARIA WALL PETRINI

Försäljningsdirektör och VD för

LfV Aviation Consulting.

Anställd i LfV sedan: 2012.

Styrelseuppdrag: Ordförande i Swedish Aviation Group.

Tidigare befattningar: Produktionschef Nordwaggon AB, LfV affärsutvecklingschef och flera ledande befattningar på flygplatser inom Swedavia.

Utbildning: Civilekonom internationella programmet Linköpings Universitet.



ANNA FALCK

HR-direktör.

Anställd i LfV sedan: 2012.

Styrelseuppdrag: LfV Holding AB, LfV Aviation Consulting AB och EPN AB.

Tidigare befattningar: Administrativ chef på Rikspolisstyrelsen, förhandlingschef SAS, förhandlingschef och vice VD Grafiska Företagens Förbund.

Utbildning: Jur.Kand Uppsala universitet.



ULF THIBBLIN

Teknisk direktör.

Anställd i LfV sedan: 2013.

Tidigare befattningar: Flera ledande befattningar inom Saab och Ericsson, bland annat Director International Business Development, VP Business Development Region Europe och VP and Head of Business Development.

Utbildning: Civileingenjör teoretisk fysik samt teknisk doktor vid Linköpings Universitet



NICLAS GUSTAVSSON

Direktör affärsutveckling och internationella relationer.

Anställd i LfV sedan: 1988.

Styrelseuppdrag: Ledamot i Svenskt Flyg.

Tidigare befattningar: Flera ledande befattningar inom LfV. Har byggt upp LfVs forskning- och utvecklingsdel och internationella engagemang.

Utbildning: Systemingenjör och trafikflygare.



ANNA HELENA WÅHLIN

Chef produktion.

Anställd i LfV sedan: 1982.

Styrelseuppdrag: Ledamot i LfV Aviation Consulting.

Tidigare befattningar: Flygledare och arbetsledare på ATS Arlanda. Flera ledande befattningar inom LfV.

Utbildning: Flygledare.



MATHS GÖRANSSON

Chefsjurist.

Anställd i LfV sedan: 1994.

Tidigare befattningar: Hovrättsassessor i Hovrätten över Skåne och Blekinge. Jurist i LfV.

Utbildning: Jur.Kand. Lunds Universitet.

Fyra år i sammandrag

	2014	2013	2012	2011
Flygtrafiken (tusental)				
Antal rörelser i svenskt luftrum:				
Inrikes	152	149	148	155
Utrikes	258	255	250	256
Överflygningar	295	290	291	295
Totalt	705	694	689	706
 Antal service units (tusental)	 3 270	 3 195	 3 113	 3 175
Ekonomi (mkr där inte annat anges)				
Rörelseintäkter	2 580	3 093	3 076	2 489
Resultat efter finansiella poster	82	95	9	85
Investeringar	119	90	100	84
Räntabilitet på eget kapital (%)	8	10	1	14
Soliditet (%)	14	13	13	15
Likvida medel	3 942	3 325	2 592	1 912
Eget kapital	827	763	688	665
Pensionsskuld	4 334	4 411	4 027	3 205
 Personal				
Antal årsarbetare	1 064	1 084	1 118	1 138
varav operativa flygledare	582	605	611	624
varav övrig personal	482	479	507	514
Antal anställda	1 233	1 280	1 314	1 320
varav kvinnor	543	576	578	568
varav män	690	704	736	752
Sjukfrånvaro (%)	3,01	2,42	2,16	2,16

Förkortningar och förklaringar

A6. Allians inom Sesar med fokus på teknikutveckling.

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

ANS. Air Navigation Services, flygtrafiktjänst.

ANSP. Air Navigation Services Provider, leverantör av flygtrafiktjänst.

ATCC. Air Traffic Control Center, kontrollcentral.

ATM. Air Traffic Management, flygtrafikledning.

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

CANSO. Internationell samarbetsorganisation för flygtrafikledning.

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

DK/SE-FAB. Gemensamt danskt-svenskt luftrum. LfV och danska Naviar bedriver gemensam flygtrafiktjänst i detta luftrum genom det gemensamägda bolaget NUAC. FAB står för Functional Airspace Block.

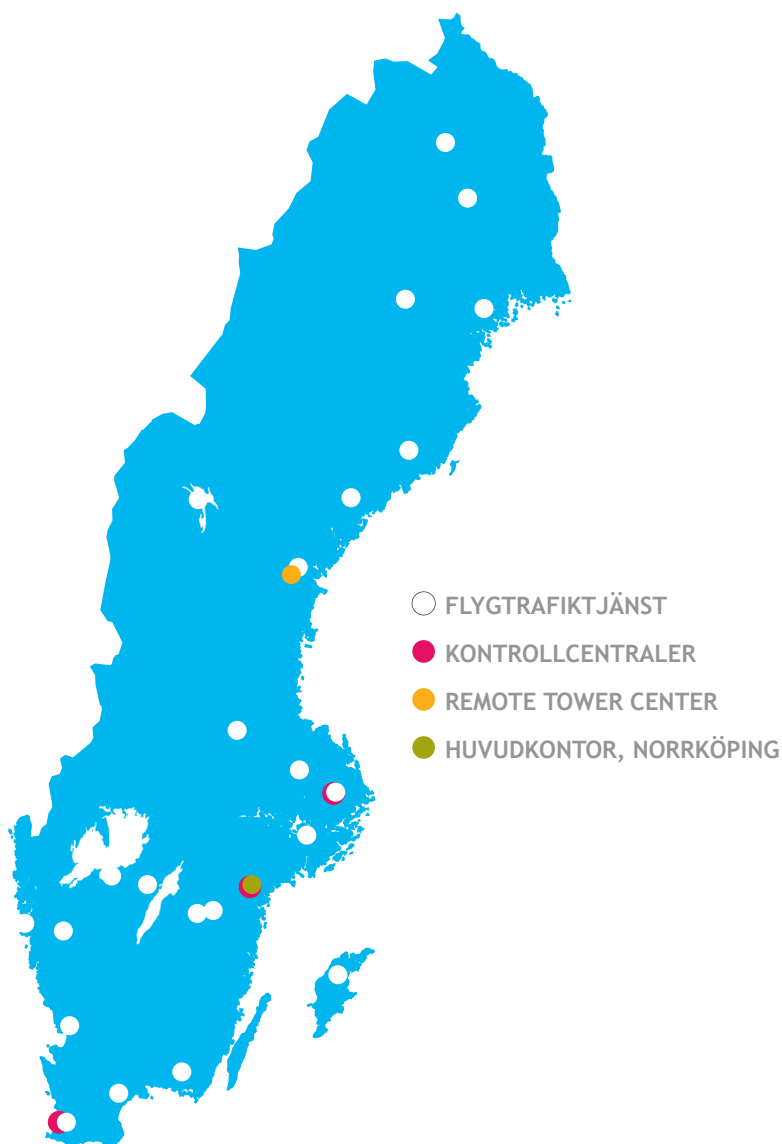
EN ROUTE. Flygning på sträcka mellan flygplatserna. Trafikleds från en kontrollcentral.

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

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

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

LFV i Sverige



FLYGTRAFIKTJÄNSTER

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

KONTROLLCENTRALER

Malmö
Stockholm
Norrköping

Kontrollcentraler svarar för flygtrafikledning i luftrummet utanför flygplatsområdet.

REMOTE TOWER CENTER

Sundsvall

LFV internationellt

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

CANSO. Internationell samarbetsorganisation för flygtrafikledning.

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

DK/SE-FAB. Gemensamt danskt-svenskt luftrum. LFV och danska Naviair bedriver gemensam flygtrafikfjänt

i detta luftrum genom det gemensamägda bolaget NUAC. FAB står för Functional Airspace Block.

FÖRENADE ARABEMIRATEN. LFV bedriver lokal flygtrafikfjänt vid fem flygplatser i emiratet.

INDONESIEN. LFV har bistått det indonesiska miljöministeriet med planering för en hållbar flygutveckling i landet. Arbetet avslutades under 2014.

NORGE. Flygmätning, uthyrning av flygledare, teknik-konsulter för flygplatsutveckling.

SESAR. Single European Sky ATM Research. Gemen-samt europeiskt program för att öka kapaciteten i luft-rummet med bibehållen säkerhet, minska flygets mil-jöpåverkan och halvera kostnaderna för flygtrafikledning.



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

Tack till medarbetare och kunder som medverkat i LFVs årsredovisning.
Foto: Lasse Modin omslaget samt sidorna 2, 3, 6, 13 och 16. Bosse Håkansson
sidorna 1, 4 och 15, LFV sidorna 8, 10, 12 och 17. Bilderna är tagna på Stockholm
Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport, Umeå Airport, Norrköping flygplats,
LFVs Remote Tower Center i Sundsvall och LFVs kontrollcentral ATCC Stockholm.
Grafisk form/Tryck LFV och GSF Tryck Norrköping 2015, T15-106.