



ÅRSREDOVISNING 2020





VÄRLDSLEDANDE PÅ AKTIV FUKTREGLERING I FLYGPLAN

CTT är marknadsledande leverantör av utrustning som aktivt reglerar luftfuktigheten i flygplan. CTT är ensam leverantör av luftfuktare till de två största flygplanstillverkarna - Boeing och Airbus. CTT har de flesta av världens största flygbolag som kunder. Under 2020 omsatte CTT 201 MSEK och hade 93 medarbetare.

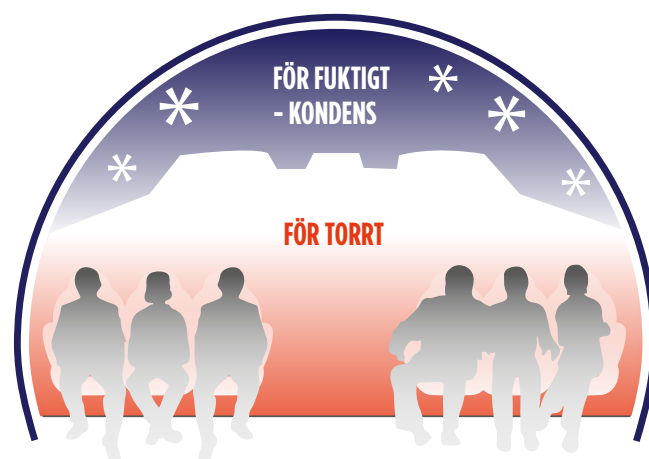
CTT LÖSER FUKTPARADOXEN

Flygplanets fuktparadox innebär att flygplanskroppen är blöt och detta trots att luften ombord är torrare än någonstans på jorden.

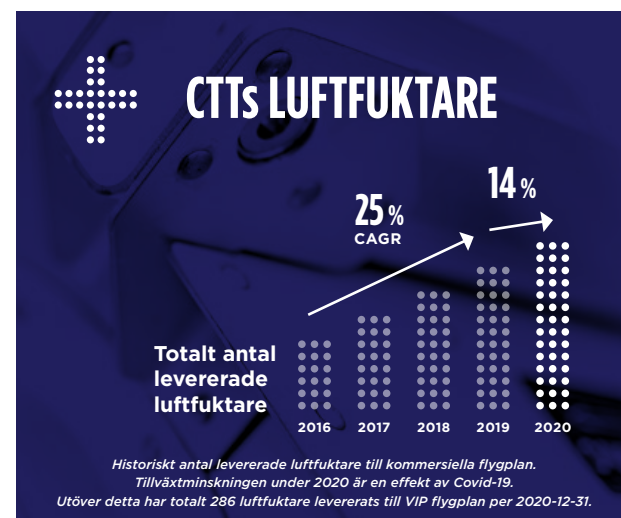
Den torra luften ombord sänker passagerarnas och besättningens välmående, framförallt i första- och business-klass samt i cockpit där luften är särskilt torr.

Kondensation leder till att ett medelstort passagerarplan bär på 200 - 300 kg vatten. Högre vikt innebär ökad bränsleförbrukning vilket driver kostnader och utsläpp av växthusgaser.

CTTs produkter för aktiv reglering av luftfuktigheten höjer fuktigheten i kabinluften och minimerar kondensproblemen i flygplanskroppen.

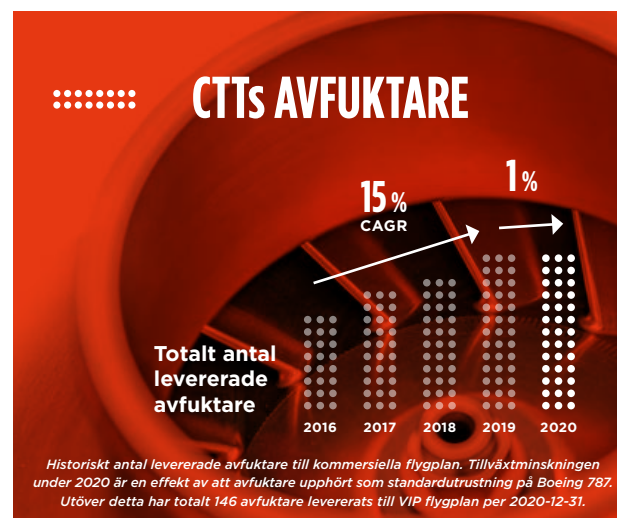


CTT HAR TVÅ PRODUKTGRUPPER



- Håller luftfuktigheten på behaglig nivå

CTTs luftfuktarsystem minskar riskerna för uttorkning, trötthet, virusangrepp och den jetlag som långflygningar i regel medför. Upplevelsen ombord blir behagligare när luften liknar den kroppen är van vid.



- Håller kondensationen i schack

CTTs avfuktarsystem minskar problemen med ansamlad kondensvatten i flygplanet. Detta sänker bränsleförbrukningen och därmed CO₂-utsläppen. Dessutom nås lägre underhållskostnader genom färre elfel, lägre risk för korrosion och längre livslängd på isoleringsmaterial.

VISION

Flygbranschen ska med CTTs produkter reglera luftfuktigheten i flygplan för ett bättre klimat i flygplanet och på jorden.

AFFÄRSIDÉ

Bolagets affärsidé är att utveckla, tillverka och leverera produkter som höjer luftfuktigheten för ökat välbefinnande ombord och minskar kondensationen för bättre driftsäkerhet samt lägre miljöbelastning.

STARK POSITION HOS FLYGPLANSTILLVERKARNA

CTTs luftfuktare på alla nya flygplanstyper för långdistans

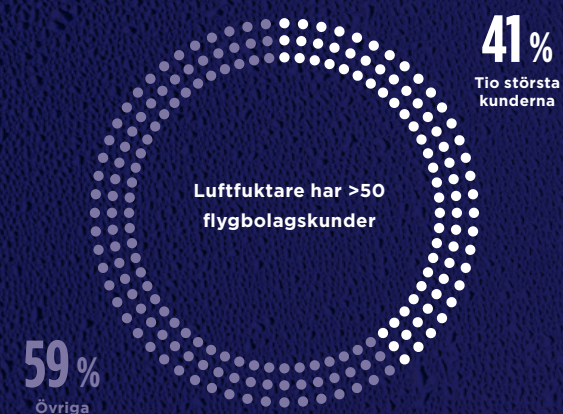
CTT är ensam leverantör av luftfuktarsystem till de nya långdistans-flygplanen: Boeing 787, Airbus A350 och Airbus A380 samt Boeing 777X. Det ger CTT förutsättningar för tillväxt och möjligheter att påverka branschens långsiktiga kravspecifikation för fuktreglering i flygplan.

Kundbasen är väl diversifierad

CTT har en stor installerad bas av produkter i drift hos fler än 50 av världens flygbolag. Genom bolagets populära tillval vid köp av de ledande långdistansflygplanen genereras allt fler flygbolagskunder som får erfarenhet av produkterna. Det breddar kunskapen om nyttan med aktiv fuktreglering vilket skapar ökade chanser till fler affärer som exempelvis efterinstallation i befintliga flygplan.

Eftermarknaden är en viktig del i affärsmodellen

CTTs viktigaste produkt för eftermarknaden är luftfuktare.



DRIVKRAFTER I SPÅREN AV PANDEMIN

- Ökat fokus på luftkvalitet och mikro-klimatet i kabinen. Torr luft försvagar immunförsvaret.
- Ökade intressentkrav på att minska miljöavtrycket för flyg. Nödfinansiering till flygbolag har i många fall krav på gröna investeringar.

MARKNADSTRENDER

- Flygbolagen förbättrar ständigt Business Class för att konkurrera om affärsresenärerna. Förbättrat klimat genom högre luftfuktighet ger bättre sömn, ökar välbefinnandet och minskar jet-lag.
- Lågprisflyget fortsätter att växa över tid. Här är behovet av att hålla kondensationen i schack större, eftersom flygbolagen maximerar stolskapaciteten och flyger med hög passagerarbeläggning vilket ökar kondensationsproblemen.

INNEHÅLL

VERKSAMHETSBESKRIVNING

Året i korthet	2
VD har ordet	4
Strategi	6
Avstämning strategisk agenda	10
Produkter	14
Luffuktare	16
Avfuktare	24
Hållbarhetsrapport	30

FINANSIELLA RAPPORTER

Förvaltningsberättelse	41
CFOs reflektion	41
Resultaträkning	44
Balansräkning	46
Förändring i eget kapital	48
Kassaflödesanalys	49
Femårsöversikt nyckeltal	50
Relevanta avstämningar av nyckeltal	51
Definitioner av nyckeltal	52
Verksamhet & Övrigt	53
Risker och riskhantering	54
Aktien	59
Bolagsstyrningsrapport	62
- Ledande befattningshavare	68
- Styrelse	70
Noter till de finansiella rapporterna	72
Revisionsberättelse	87
Ordlista	90
Aktieägarinformation	91
Historik	92

FINANSIELL KALENDER

Delårsrapport jan-mar	30 april 2021
Delårsrapport apr-jun	22 juli 2021
Delårsrapport jul-sep	28 oktober 2021
Bokslutskommuniké 2021	8 februari 2022

FÖR YTTRELLIGARE INFORMATION VÄNLIGEN KONTAKTA

Daniel Ekstrand, CFO, på tel. 0155-20 59 05 eller via mejl daniel.ekstrand@ctt.se

För mer information se: www.ctt.se

ÅRSSTÄMMA

Årsstämman äger rum onsdagen den 5 maj 2021 i Nyköping, genom poströstning för att minska risken för smittspridning av Covid-19.

Aktieägare som vill delta i stämman genom poströstning ska:

- vara införda i den av Euroclear Sweden AB förda aktieboken senast den 27 april 2021
- anmäla sitt deltagande till CTT senast den 4 maj 2021 genom att avge sin poströst enligt instruktionerna i kallelsen

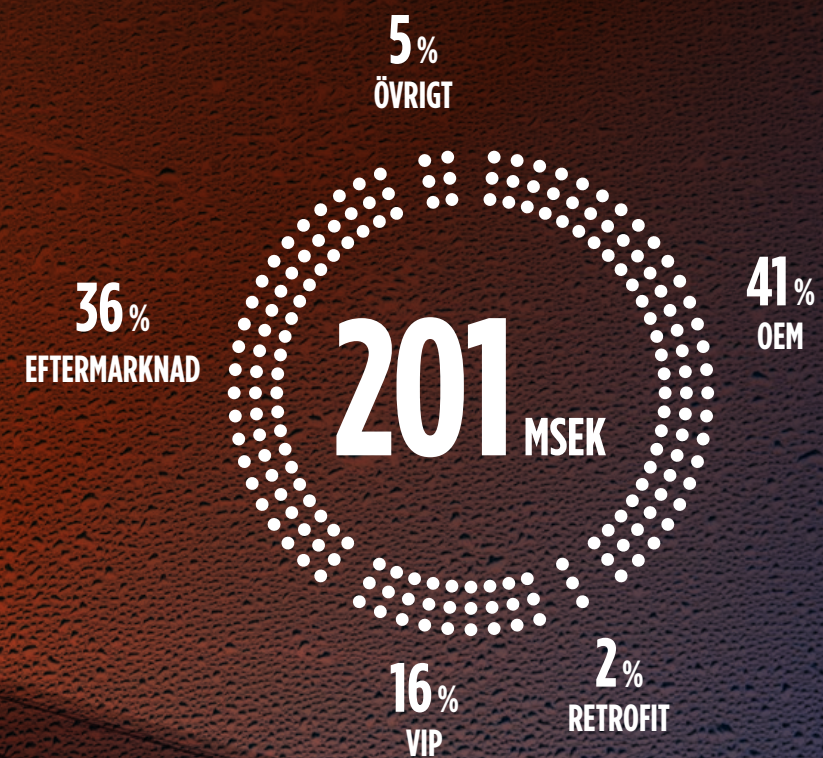
För ytterligare information, se <https://www.ctt.se/investors/corporate-governance/annual-general-meeting/>

ÅRET I KORTHET

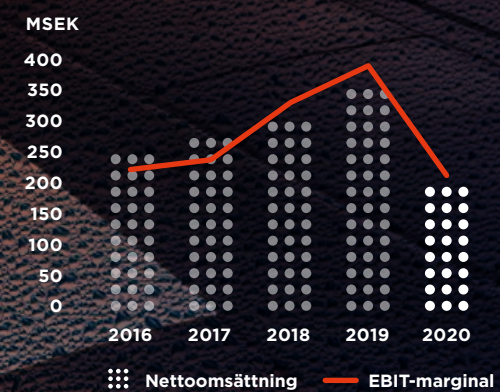
- Nettoomsättningen minskade med **43 %** till **201 MSEK** (355) - i jämförbara valutor, en minskning med **43 %**
- Rörelseresultatet (EBIT) minskade till **38 MSEK** (120)
- Rörelsemarginalen (EBIT-marginalen) uppgick till **19 %** (34)
- Årets resultat uppgick till **31 MSEK** (93)
- Resultat per aktie minskade till **2,48 SEK** (7,39)
- Kassaflödet från den löpande verksamheten minskade till **-11 MSEK** (109)
- Styrelsen förslår en utdelning om **1,74 SEK** per aktie (4,05)

1,74 UTDELNING (föreslagen)
KR/AKTIE

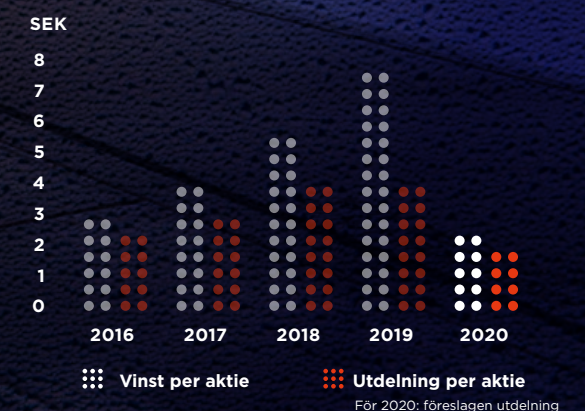
19% RÖRELSEMARGINAL (EBIT-marginal)



NETTOOMSÄTTNING OCH EBIT-MARGINAL



VINST OCH UTDELNING PER AKTIE



NYCKELTAL

	2016	2017	2018	2019	2020
Nettoomsättning	252	273	315	355	201
Rörelseresultat (EBIT)	51	58	90	120	38
Rörelsemarginal (EBIT-marginal)	20 %	21 %	29 %	34 %	19 %
Resultat per aktie	3,00	3,79	5,56	7,39	2,48
Utdelning per aktie	2,10	2,75	4,05	4,05	1,74 ¹⁾

1) Avser föreslagen utdelning

”VI HAR FLERA NYA KONKRETA TILLVÄXTPROJEKT SOM HAR STÄRKT I SPÅREN AV PANDEMIN.”

- Torbjörn Johansson, VD

VD-ORD

PANDEMIN SKAPADE ETT SLUKHÅL I FLYGTRAFIKEN MEN VI ÄR POSITIONERADE FÖR TIDIG ÅTERHÄMTNING



CTT stress-testas under pågående pandemi

Flygindustrin har ett historiskt turbulent och utmanande år bakom sig. När det nya coronaviruset under några veckor i mars utvecklades till en global pandemi skapades ett slukhål för flygbolagen. Pandemin slår hårt mot ekosystemet i flygbranschen och påverkar exempelvis efterfrågan på nya flygplan flera år framåt.

Förutsättningarna för vår verksamhet förändrades radikalt i ett tempo som aldrig tidigare skådats och fjolåret blir en betraktelse av kontraster. Vi startade 2020 i stark medvind med en tillväxtplan som byggde på fortsatta framgångar för våra luftfuktare, drivet av flygbolag som speglade kabinmiljöer för besättningen när man köper nya flygplan och en begynnande migration till passagerarkabinen. Vi hade även goda förhoppningar för avfuktarverksamheten, drivet av hållbarhetsaspekter. Medvinden tilltog när vi nådde avtalsframgång med Airbus som beslutade att ha avfuktare som tillval för fabriksmontering i deras A320-familj.

När världen började stänga ned i mars var flygbolagen snabba att fokusera på sin kassa, vilket medförde att våra flygbolagsförsäljningsprojekt avbröts. Våra eftermarknadsintäkter som beror av antalet flygtimmar rasade i rask takt. Därtill startade en utförlös för OEM-försäljningen när flygplanstillverkare gradvis ställde om produktionstakten till en väsentligt lägre efterfrågan. Den enda verksamheten som inte påverkades av pandemin var privatjet-segmentet som till och med lyckades växa jämfört med 2019.

När man summerar året blir det en omsättningsnedgång på 155 MSEK eller

43 procent. Trots det kraftiga raset har vi lyckats generera ett förhållandevis bra finansiellt resultat med en EBIT-marginal på 19 procent. Det beror på ett starkt första kvartal och att vi lyckades hantera de tre efterföljande kvartalen - med mer än halverad omsättning - utan förlust. När den stadigt växande eftermarknadsaffären, som varit drivande i vår marginal-expansion, kollapsade skapades en stor press på vår lönsamhet. Det var mot den bakgrunden nödvändigt att anpassa vår kostnadsnivå men utan att förstöra våra kärnvärden.

Återhämtningen är på väg och CTT ligger i framkanten

När jag skriver detta är vi ett år in i pandemin. Sedan de första vaccinstudierna presenterades i början av november har flygbranschen börjat förbereda sig på återhämtningen. Det märks bland annat i att några beställningar lagts på nya flygplan och en del flygbolag börjat återta friställd personal. Talesättet att "det är som allra mörkast i gryningen" gäller för många verksamheter idag och i högsta grad för flyget.

CTT har en gynnsam position för en förhållandevis snabb återhämtning i eftermarknaden tack vare att vår produktpopulation till väsentliga delar redan är i drift. Absolut viktigast i det korta perspektivet är att långdistansflygningarna återupptas. I branschen talas det om att det ska ta 3 - 4 år att nå samma nivå av kapacitet / stolsefterfrågan som före krisen. CTT har fördel att i återhämtningen vara beroende av främst två modeller - Boeing 787 och Airbus A350 - som redan idag har nästan lika många flygplan totalt

i drift (cirka 90 procent) som före krisen. Utnyttjandegraden ligger förhållandevis högt på cirka 55 - 60 procent och den kommer öka när långdistansnäten öppnar upp igen. Det finns till och med goda utsikter att vår produktpopulation ökar igen under året. Boeing har nämligen som mål att under 2021 leverera 120 - 130 stycken 787-flygplan till flygbolagen, vilket skulle innebära att flottan ökar med drygt 10 %. Det skulle sammantaget skapa förutsättningar att mot slutet av året nå samma årstakt i eftermarknadsintäkter som vi hade 2019 och sedan från och med 2022 återigen växa från år till år.

OEM planar ut i år

Produktionstakten av flygplan ändras inte så snabbt. Det gör att leveranserna släpar efter såväl i nedgång som i uppgång. Produktionstakten har sänkts till 5 per månad för såväl Boeing 787 som Airbus A350. Jag räknar inte med någon ytterligare sänkning utan bedömer att produktionstakten planar ut i år. En produktionshöjning från 5 till 7 per månad är med nuvarande utsikter trolig tidigast om cirka två år. Vi kan på A350 delvis kompensera för en lägre produktionstakt av flygplan genom att försöka nå en högre penetration. På Boeing 787 saknas den möjligheten eftersom vi har maximal penetration, men vi har som uttalat mål att Boeing ska harmonisera sitt 787-erbjudandet med 777X genom att lägga till kabinbefuktning. Det skulle öka möjligt produktinnehåll med 1 - 2 luftfuktare per 787-flygplan (från maximalt tre idag).

När det gäller våra nya OEM-program talar det mesta för att Boeing ligger kvar

på en 777X-produktion om 1 - 2 i månaden fram till mitten på 2022. Vad gäller UAC MC-21 kommer man sannolikt starta serietillverkningen senare i år; med vår cockpit-luftfuktare i standardutförandet; men det tar några år att öka produktionsstakten.

Våra avfuktare finns inte som tillval idag vid köp av de nyaste kortdistans-flygplanen från Airbus och Boeing. Det var ett bakslag när Airbus i avbröt avfuktarsystemutvecklingen till A321XLR under sommaren. Beslutet är olyckligt och går emot deras omfattande tekniska utvärdering. Jag är övertygad om att det är en effekt av pandemin som framtvängde krav på besparingar. Vi har inte gett upp hoppet vad gäller Airbus men vi har missat tidsfönstret för A321XLR. I övrigt borde vi snart kunna komma igång med certifieringstester på Boeing 737 MAX.

Nya drivkrafter i pandemins spår skapar tillväxtpotentialer

Vi arbetar för att skapa tillväxt i nya segment för att kompensera för trögheten i OEM. Vår strategi drar fördel av starka trender i flygbranschen, där hållbarhet och ökat välbefinnande ombord är de viktigaste.

Vi har flera nya konkreta tillväxtprojekt som har stärkts i spåren av pandemin. Den främsta möjligheten är att etablera våra luftfuktare på den senaste generationens stora businessjets, vilket handlar om cirka 100 nya businessjets per år eller cirka 200 MSEK i årlig marknadspotential. Möjligheten för CTT bygger på att de större kabinerna liknar mer VIP-flygplan än traditionella businessjets, vilket ställer högre krav på prestanda och tillförlitlighet. Detta gynnar CTT. Airbus har beslutat att luftfuktarsystem ska vara en del av komfortklimatpaketet i deras privatflygplan. Att Airbus inkluderar högre luftfuktighet som en del av komfortklimatet ökar även chanserna att komma vidare med andra tillverkare. Det gäller exempelvis Bombardier där vårt luftfuktningssystem installeras i två Bombardier Global 7500 som kommer att inleda flygningar i början på sommaren. Om CTT lyckas övertyga Bombardier att ställa sig bakom vårt system öppnas en möjlighet att bara till denna flygplanstyp sälja till cirka 35 - 40 flygplan per år.

Allt fler människor fokuserar på hälsa och hygien i offentliga miljöer och det gäller även för flygresor. Pandemin har lett till ökat fokus på luftkvalitet ombord och kabinklimatet. I det sammanhanget har fler uppmärksammat den torra luften och

luftfuktarsystemets fördelar för immunförsvar och välbefinnande för passagerare och besättning. Det har medfört nya industrikontakter och intresse från flygbolag.

Flygbolag i både Asien och USA har bestämt att Boeing 787 är ryggraden i deras långdistansflotta, vilket ger CTT en god chans till retrofit-försäljning av luftfuktarsystem till deras businessklasskabiner. De har erfarenhet av våra pålitliga luftfuktare i cockpit och vilomodulerna. Jag har goda förhoppningar att flygbolagen kommer ha med luftfuktarsystem i sin retrofit-specifikation när man ska förbättra sitt erbjudande i businessklass. Totalmarknaden är över en miljard kronor räknat på cirka 1 000 Boeing 787- och ungefär 300 A350-flygplan.

Hållbarhet är en annan viktig trend som blivit allt viktigare för konsumenter och andra intressenter under pandemin. Kraven på minskat klimatavtryck ökar i flygindustrin och stödfinansieringen till flygbolagen har som i många fall sådana krav. Det skapar nya drivkrafter och möjlighet till andra kontakt och beslutsvägar i vår marknadsföring av avfuktare. Det gynnar efterfrågan på avfuktare. Det skulle få stort genomslag på vår omsättning om några flygbolag bestämmer sig för att ha avfuktare i hela sin moderna kortdistansflotta.

Sammantaget finns en mycket stor försäljningspotential för retrofit-installationer hos flygbolag. Retrofit-affärer försvåras dock så länge flygbolagen förlorar pengar eller innan de ser en påtaglig ökning i bokningsläget. Vi har noterat en ökad aktivitet hos vissa flygbolag, men man måste dock ha realistiska tidsförväntningar.

Investerar för framtida tillväxt och ökad kundnytta

Under året har vi satsat utvecklingsresurser i tillväxtprojekt. Framförallt har vi på rekordkort tid utvecklat ett luftfuktarsystem till Bombardier Global 7500. Därtill har vi under året lagt utvecklingsresurser på att förbättra vårt avfuktarsystem. Vi har integrerat bakåt genom att utveckla en egen så kallad heater till avfuktarna samt att digitalisera styrenheten.

I vårt fokus på innovation för bättre kunderbjudande har vi under året ingått utvecklingspartnerskap med dels Camfil och dels Munters. Målet är att öka kundnyttan genom att erbjuda filterfunktionalitet i våra luftfuktare och förbättra luftfuktardynan.

Hållbarhetsarbetet blir alltmer integrerat i det vi gör

Historiskt har CTT haft en strategi som byggd på påverkan och krav från exempelvis Airbus och Boeing. Sedan några år arbetar vi mer proaktivt med utgångspunkten att hållbarhet är en integrerad del av vår verksamhet. På en hög nivå påverkar det hur vi bedriver vår verksamhet och vilka vi gör affärer med. Under året har vi ytterligare förstärkt vårt arbete med principerna i FN:s Global Compact när det gäller affäretik, mänskliga rättigheter, arbetsrätt och miljö. Vi har med utgångspunkt i en intressent- och väsentlighetsanalys satt upp mål och utarbetat en plan med aktiviteter och åtgärder.

En annan central del i att nå våra ambitioner på klimatområdet handlar om att sprida kunskap om den positiva påverkan på miljön som uppnås när man väljer att aktivt bekämpa kondensation. Vi tror inte att det är förenligt med klimatmål och ambitioner att flygplan har överskottsvikt som man enkelt kan bli av med. Det gäller även torr luft och hur luftfuktare skapar ett klimat som minskar hälsoriskerna och förhöjer upplevelsen.

Under 2021 vänder det

Jag vill avsluta med att vara lite optimistisk inför 2021. Massvaccineringarna har kommit igång och marknadsförutsättningarna för flyget kommer att förbättras. Vår population av produkter är på flygplansmodeller som snabbt återtagits i trafik. Det gör att vi är väl positionerade för en förväntad återstart av långdistansflyget under andra halvåret. Vi ser fram emot att återigen få träffa våra kunder, skapa tillväxtförutsättningar inom privatjet och förbereda för en comeback i vår retrofit-försäljning till flygbolag.

Jag vill även passa på att tacka mina engagerade och kompetenta medarbetare. Tillsammans fortsätter vi att öka penetrationen av våra produkter som aktivt styr luftfuktigheten och härigenom skapar mervärden för flygbolagen, besättning och passagerare, samt för vår miljö. Vi är bara i början på vår resa som ska bidra till att flyget blir bättre, - lite mer hållbart och väsentligt mer behagligt.

Nyköping i mars 2021
Torbjörn Johansson, VD

VISION, AFFÄRSIDÉ OCH STRATEGI

CTTs vision, affärsidé och strategi ger företaget och dess medarbetare uppdraget att vara världens ledande tillverkare av fuktregleringsutrustning som förbättrar klimatet i flygplan och minskar dess klimatpåverkan för att därigenom skapa uthålliga värden för kunder, aktieägare, anställda och samhället.

VISION

Flygbranschen ska med CTTs produkter reglera luftfuktigheten i flygplan för ett bättre klimat i flygplanet och på jorden.

AFFÄRSIDÉ

Bolagets affärsidé är att för flygplan utveckla, tillverka och leverera produkter som höjer luftfuktigheten för ökat välbefinnande ombord och minskar kondensationen för bättre driftsäkerhet samt lägre miljöbelastning.

AFFÄRSMODELL MED BETYDANDE EFTERMARKNAD

Flygindustrin präglas av långa produktlivscyklar där eftermarknaden är en viktig del av affärsmodellen. CTTs produkter är konstruerade för att möta flygplanets livscykel på cirka 20 år. Vid kontinuerlig användning av produkterna genereras en betydande eftermarknad.

CTTs affärsmodell bygger dels på intäkter från produktförsäljning för fabriksmontering hos flygplanstillverkare och för efterinstallation hos flygbolag, dels på intäkter från en betydande eftermarknadsaffär.

För att nå den fulla intäktpotentialen under hela flygplanets livslängd måste flygbolagen fortsätta att använda produkterna och då välja CTTs förbrukningsvaror och reservdelar.

CTT har ett strategiskt marknadssamarbete med Collins Aerospace. I eftermarknaden säljer CTT via distributörer, främst Satair (Airbus) och Boeing.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UTHÅLLIGT AKTIEÄGARVÄRDE

VERKSAMHETEN

- Starka relationer med flygplanstillverkare och flygbolag
- God leveransförmåga, hög kvalitet och innovation

UTHÅLLIG VINSTÖKNING

- Återkommande affärer
- Ökande eftermarknad
- Marknadsbarriärer
- Nischdominans

AKTIEÄGARVÄRDE

- Fritt kassaflöde
- Vinst

Affärsmodellens inbyggda fördelar med stora OEM-program, långa produktlivscyklar och en betydande eftermarknad skapar förutsättningar för att uthålligt öka aktieägarvärdet genom ett starkt kassaflöde och en god vinstmarginal. CTT har en stark strategisk position hos flygplanstillverkarna vilket ger möjlighet att utöva

marknadsinflytande i att definiera och sätta den långsiktiga agendan för aktiv fuktkontroll i flygplan, vilket ökar möjligheterna att befästa bolagets nischdominans för lång tid framöver.

Uthållig vinstökning uppnås genom att antalet produkter i drift kontinuerligt ökar. Avgörande för aktieägarvärdet är därför

dels antalet produkter i drift, dels fortsatt användande under produkternas hela livslängd, samt att CTT förblir dominerande leverantör i eftermarknaden.

STRATEGI FÖR LÖNSAM TILLVÄXT

Strategin syftar till att skapa konkurrenskraftig, lönsam och uthållig tillväxt genom att befästa och utveckla CTTs starka nischmarknadsposition inom luftfuktning och avfuktning av flygplan.

CTT är idag ledande leverantör i båda nischerna och ensam leverantör av luftfuktare till de två dominerande marknadsaktörerna Airbus och Boeing.

Strategins grundelement är att befästa positionen hos flygplanstillverkarna som den ledande leverantören. Att upprätthålla denna position kräver att kvaliteten i produkt, leverans och tillförlitlighet möter flygplanstillverkarnas högt ställda krav. Att flygbolagen uppfattar att produkterna

har stor nytta, hög prestanda och god driftssäkerhet bidrar också till att befästa denna position, liksom CTTs proaktiva arbete för att upprätthålla sin ställning som teknikledare.

Ett annat av strategins grundelement är att flygplanstillverkarna får en del av försäljningsintäkterna från CTTs produkter, främst genom distribution av eftermarknadsprodukter till flygbolagen.

Att ha produkter för montering i flygplansfabriken är det effektivaste sättet att nå stor installerad bas av produkter, skapa inträdeshinder för nyetableringar och försvåra konkurrens. Branschen är konservativ och flygbolag premierar ofta originalleverantörer i eftermarknaden. CTT har en fördel av att ha deltagit sedan starten av olika modellprogram samt av att vara originalleverantör.

STRATEGISK AGENDA

CTTs strategiska agenda för de närmaste åren bygger på fyra hörnstenar:

- Att befästa bolagets ledande OEM-position inom fuktreglering med fler framgångsrika produkter i sortimentet hos flygplanstillverkarna,
- att metodiskt bearbeta flygbolagen för att bredda kundbasen till fler flygbolag och fler modellprogram samt skapa efterfrågetryck hos tillverkarna,
- att säkerställa kvalitet och leveransförmåga och
- att förbättra prestanda och funktion genom innovation.

Den strategiska agendan avrapporterar årligen i årsredovisningen.

FLYGPLANSTILLVERKARE – OEM-PROGRAM

Basen för att skapa förutsättningar för tillväxt är att CTTs produkter finns i sortimentet för direktmontering vid flygplanstillverkningen (OEM). Det är en skalbar kanal och en förutsättning för stabil och uthållig tillväxt. Mognad och acceptans mellan olika segment och modeller driver marknadspenetrationen. Framgångsrika modellplattformar såsom Boeing 787 stärker CTTs goodwill och driver merförsäljning av exempelvis flight deck-luftfuktare på andra flygplansmodeller.

FLYGBOLAGSFÖRSÄLJNING

Merparten av OEM-produkterna är tillval och kräver ett aktivt val av flygbolagen. Marknadsbearbetning av flygbolagen är helt avgörande för efterinstallationsaffärer och ökad kännedom om CTTs tillvalsprodukter för nytilverkad flygplan. Det är en central del av vår strategi att äga kundrelationen.

KVALITET OCH LEVERANSFÖRMÅGA

För att behålla CTTs dominerande marknadsposition är det avgörande att garantera och säkerställa kvalitet och leveransförmåga av CTTs produkter, bland annat försörjningen av strategiska nyckelkomponenter. CTT kan därför i vissa fall ta över försörjningen av strategiska insatsvaror och delar i tillverkningsprocessen eller fördjupa samarbetet med underleverantörer.

INNOVATIONSFÖRMÅGA

CTT måste hela tiden utveckla och anpassa produkterna till nya flygplanstyper och projekt. I ett längre perspektiv måste funktion och prestanda förbättras. Det kan handla om lägre vikt genom andra materialval eller mindre utrymmeskrävande produkter. Andra områden är teknisk integration för att nå nya marknader. Investeringar i forskning och utveckling sker löpande med fokus på nya produktgenerationer, eftermarknadsprodukter och ökat systemansvar.

CASE: NYA DRIVKRAFTER OCH MÖJLIGHETER I PANDEMINS SPÅR



BUSINESS JETS LYFTER SNART MED VÅRA LUFTFUKTARE OMBORD

En helt ny generation av stora business jets med höga krav på klimatet ombord skapar möjligheter för CTT

Flera samverkande faktorer gynnar CTT och skapar en av de främsta tillväxtpotentialerna på över 10 år. Dels är det drivet av en helt ny generation av businessjets med större kabiner och med kapacitet för långdistansflygningar. Dels är det drivet av att större kabiner ställer högre krav på systemprestandan. CTT har bevisat fungerat bra i större VIP-flygplan med höga prestandakrav. Om CTT kan visa att det går att anpassa VIP-systemet till de något mindre businessjeten finns en signifikant tillväxtpotential.

Marknaden är cirka 100 flygplan per år - en potential att årligen öka total installerad bas med upp till cirka 10 %

I segmentet för större business jets finns tre ledande tillverkare: Bombardier, Dassault och Gulfstream. Störst är Bombardier och Gulfstream. Bombardier levererade 16 Global 7500-flygplan under Q4 2020, totalt 35 under hela 2020. Men här återfinns snart även Airbus med sin nyaste privatjet som lanseras som världens största businessjet. Totalt omfattar marknaden cirka 100 flygplan per år eller cirka 25 MUSD i marknadspotential per år.

Bombardier Global 7500 är inträdesmodellen

Inträdesmodellen för CTT är Bombardier Global 7500. CTT är i slutfasen av utvecklingen av två system med beräknad leverans under Q1 2021. Projektet har blivit mer omfattande eftersom Bombardier har medverkat i projektet. Det är positivt eftersom det ökar potentialen ytterligare och ger en snabbare väg till hög penetration om Bombardier inkluderar systemet som ett av deras tillval (OEM eller i completion katalogen). För oss på CTT kommer det vara en stor milstolpe när dessa två Global 7500 överlämnas till slutkunden. Det markerar ett steg in i businessjet-segmentet.

BREAKING NEWS IN 2020

AIRBUS CORPORATE JETS SÄTTER EN NY STANDARD FÖR KOMFORTKLIMATET PÅ PRIVATJET MED HÖGRE LUFTFUKTIGHET



När Airbus lanserade sin första businessjet i oktober 2020 - världens största businessjet - ingick högre luftfuktighet som del av komfortklimatet ombord. Det innebär en möjlighet för CTT att bli vald som leverantör. Men det kan även få dynamisk effekt genom att definiera klimatstandarden för övriga aktörer i segmentet.

AVSTÄMNING STRATEGISK AGENDA 2020

Pandemin har skapat störningar i förutsägbarhet, visibilitet och genomförbarhet, vilket påverkat flertalet av våra strategiska mål för 2020. Det innebär förseningar och i vissa fall även nedlagda projekt. VIP- och Business Jet-segmenten har inte påverkats negativt.

Flygplanstillverkare - OEM-program

Strategiska mål / prioriteringar 2020 - OEM

- **Boeing 777X:** En viktig milstolpe för flygplansprogrammet är att de första testflygningarna nu har startat (januari 2020). CTT har luftfuktare i testflygplan nummer 4 med målet att därefter få ett slutgodkännande av bolagets 777X-produkter. CTT fortsätter att skala upp vår produktion av 777X-luftfuktare för att möta ökad efterfrågan till 777X-produktionslinan.
- **MC-21:** Framgångsrika testflygningar talar för produktionsstart under 2020. CTT ska med god leveranssäkerhet möta upptrappade serieleveranser av cockpit-luftfuktare.
- **Airbus A320:** Utvecklingsarbetet har rivstartat. Målet är att "Critical Design Review" (CDR) där produktdesignen fryses ska vara genomförd i Q3 2020.
- **Airbus ACJ320:** Arbeta med Airbus för att optimera systemet med sikte mot första leverans 2021.

Nya OEM möjligheter:

CR929: Upphandlingen av luftsystem borde slutföras under 2020. Målet är att aktiv fuktreglering ingår i planets specifikation och att CTT blir vald leverantör.

Pre-OEM: Bombardier Global 7500: Första systemet till en businessjet. Målet är systemleverans till completion centre i Q3 2020.

Avstämning 2020

- Testflygningar med luftfuktare ombord inleddes i september. Hittills har alla tester gått bra. Däremot har Boeing meddelat att 777X-programmet har förseningar som bland annat beror på längre tid att få planet certifierat och förskjutningar i marknadsförfrågan som effekt av pandemin. Boeing har nu som mål att första leverans ska ske i slutet av 2023. Produktionstakten lämnas oförändrad på 2 flygplan per månad.
- MC-21 har inte påbörjat produktionsstarten. CTT gjorde ett fåtal leveranser. Tillverkarens mål är att serietillverkning inleds andra halvåret 2021.
- Airbus avbröt utvecklingsprojektet för A321XLR.
- Utvecklingen löper planenligt.
- Inget beslut har fattats avseende val av luftsystemsleverantör.
- Projektet blev mer omfattande och tidskrävande eftersom Bombardier varit mer involverat, vilket i grunden är positivt då det kan ge en snabbare väg till hög penetration. Utvecklingen har gått bra. Systemleveranser väntas ske Q1 2021.

Strategiska mål / prioriteringar 2021 - OEM

- **Boeing 777X:** CTT har gjort det mesta av utvecklingsarbetet och påbörjat serieproduktion. 2021 blir dock ett år på "hold" i avvaktan på certifiering och första leveranser.
 - **MC-21:** CTT ska med god leveranssäkerhet möta upptrappade serieleveranser av cockpit-luftfuktare.
 - **Airbus ACJ320:** Första order och leverans under 2021.
- Nya OEM-möjligheter:**
- **CR929:** Upphandlingen av luftsystem borde slutföras under 2021. Målet är att aktiv fuktreglering ingår i planets specifikation och att CTT blir vald leverantör.
 - **Pre-OEM:** Bombardier Global 7500: Målet är systemleverans till completion centre i Q1 2021 och att minst ett flygplan ska upp i luften under H2 2021.
 - **Airbus ACJ TwoTwenty:** Vald som leverantör av luftfuktarsystemet till Airbus businessjet, ACJ TwoTwenty.
 - **Airbus ACJ320neo:** Vinna första affären tillsammans med Airbus av det gemensamt utvecklade systemet som optimerats för ACJ320neo-familjen.

Flygbolagsförsäljning

Strategiska mål / prioriteringar 2020 - Flygbolagsförsäljning

Luftfuktarsystem

Airbus A350 / Boeing 777X: Aktivt driva marknadsföringen av våra SFE optioner till flygbolag.

Humidifier Onboard Business Class: Systematisk bearbetning av ledande flygbolag. Fokus på de som har tagit leverans eller är på väg att få sina första nya A350-flygplan med luftfuktare i First/Business. Fokus på deras konkurrenter.

Avfuktarsystem

A320: Marknadsbearbetning med fokus på A320-operatörer. Målet är att uppnå hävstångseffekt från OEM-status till A320 i marknadsföringen av retrofit-installationer. Hållbarhet är ett nytt verktyg i säljarbetet eftersom det har ett kommunikativt och strategiskt värde för flygbolagen.

Boeing 737MAX: CTT har inget direkt beroende av MAX. MAX har låg prioritet under 2020.

Avstämning 2020

- Det har varit svårt att få till meningsfulla möten. Flygbolagen har skjutit på sina beslut.
- Flygbolagen har varit i "cash preservation mode". Projektet har avbrutits. Däremot kan noteras ett ökat intresse under Q2-Q4 att diskutera luftkvalitet och luftfuktighet. Under Q4 har ett fåtal förfrågningar och offerter hanterats.
- Hållbarhetsargumenten har ökat i dignitet under pandemin. Men så länge flygbolagen kämpar för sin överlevnad kommer det leda till få affärsavslut.
- Inget intresse för MAX så länge som det var "groundat". Med MAX i luften igen kan CTTs arbete gentemot MAX-kunder återupptas.

Strategiska mål / prioriteringar 2021 - Flygbolagsförsäljning

Luftfuktarsystem

OEM-optioner på Airbus A350 / Boeing 777X: Alla flygbolag som inte nått en frysningsdefinition av sina nya flygplan skall bearbetas.

Humidifier Onboard Business Class: Systematisk bearbetning av ledande flygbolag. Torr luft och hälsorisker möter större intresse.

Avfuktarsystem

A320: Mål att vinna första affären som motiveras av hållbarhetsargument. Det är ett nytt verktyg i säljarbetet och attraktivt eftersom det har ett kommunikativt och strategiskt värde för flygbolagen.

Boeing 737MAX: CTT har som mål att inleda testflygningar med MAX hos SunExpress.

STRATEGISK AGENDA 2021

FORTS.

Kvalitet och leveransförmåga

Strategiska mål / prioriteringar 2020
– Kvalitet och leveransförmåga

- Utökad produktionskapacitet i Nybro genom installation av ny bearbetningsmaskin
- Fortsatt utveckling av elektronikverksamheten i Nyköping
- Investera i resurser och kompetens för att klara kraven som systemleverantör gentemot Airbus och Boeing. Det innebär egenutvecklad kontrollenhet, högre leveranstakt och fler kunder med växande installerad bas av produkter.

Avstämning 2020

- Installerades och driftsattes framgångsrikt under Q2-Q3 2020.
- Som följd av de kostnadsbesparingar som Covid-19 medfört för CTT har fortsatt utveckling av framförallt elektronikproduktionen i Nyköping lagts på is.
- Trots att A321XLR utvecklingsprogrammet avbröts och trots Covid-19 har CTT aktivt gjort dessa investeringar i framtida produkter genom att driva utvecklingsprogrammen "777X", "New Zonal Dryer" och "Global 7500".

Strategiska mål / prioriteringar 2021 – Kvalitet och leveransförmåga

- Investera i fortsatt utveckling och förbättring av avfuktarprodukterna för Narrowbody och Business Jet-flygplan

Innovationsförmåga

Strategiska mål / prioriteringar 2020
– Innovationsförmåga

- Digitalisering av styr- och kontrollenheter. Ett viktigt steg i att stärka CTTs position och för att öka kundvärdet.
- Investera i resurser och kompetens för att möta förändrade krav på utvecklingsavdelningen, främst kopplat till införandet av egna kontrollenheter på Boeing 777X och Airbus A320
- Driva flera parallella innovationsprojekt för att förbättra prestanda, öka kundvärdet av våra produkter eller dra fördel av installerad bas. CTT har även ett par patentprojekt.

Avstämning 2020

- Arbetet har fortsatt under 2020, men i något lägre takt än planerat gällande kontrollenheten för Narrowbody-avfuktare som följd av att A321 utvecklingsprogrammet avbröts.
- Investeringar i ny kompetens har lagts på is som följd av de kostnadsbesparingar som beslutats för att möta den minskade omsättningen som Covid-19 resulterat i.
- CTT har under 2020 inlett samarbete med två externa parter:
 - Camfil, ledande leverantör av renluftslösningar i premiumsegmentet, för att integrera Camfils luftreningsteknologi i CTTs luftfuktare.
 - Munters, världsledande leverantör av energieffektiva lösningar för luftbehandling, för att ytterligare optimera padmaterialet för CTTs luftfuktare.

Strategiska mål / prioriteringar 2021 – Innovationsförmåga

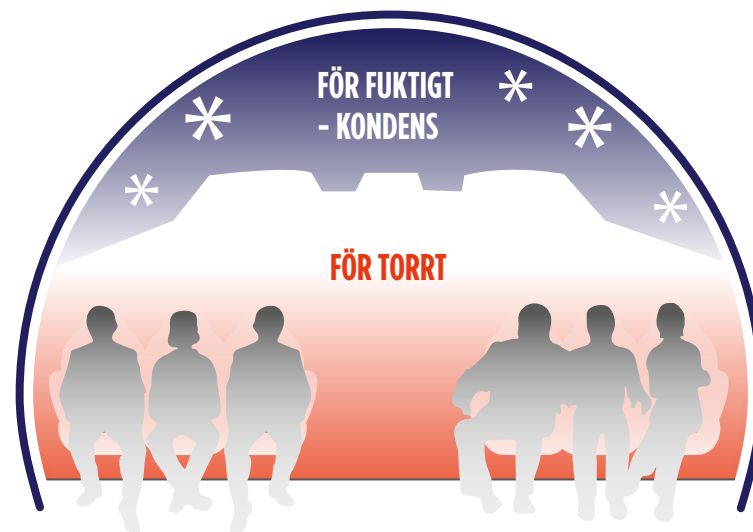
- Innovation och produktutveckling som syftar till ökat värdet med våra luftfuktare
 - samarbete med Camfil
- Samarbete med Munters för att ta fram ett nytt pad-material

STRATEGISK AGENDA 2021

CTT LÖSER FUKTPARADOXEN – ETT PROBLEM FÖR MÄNNISKOR OCH MILJÖ

CTT löser två problem åt sina kunder i flygindustrin som båda uppstår på grund av den så kallade fuktparadoxan.

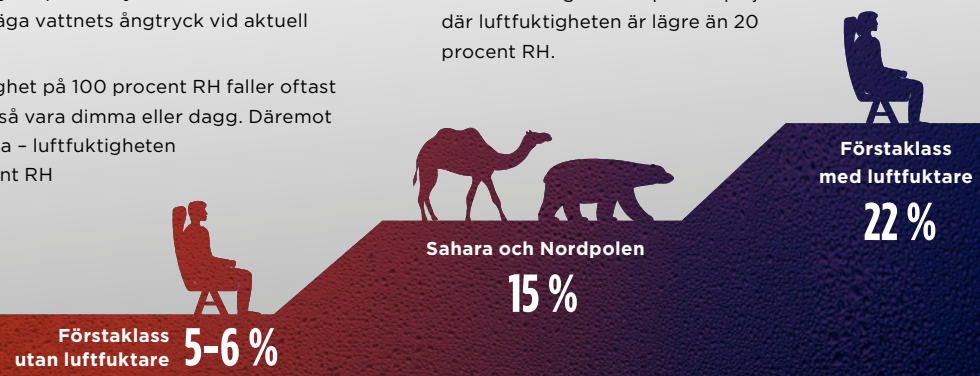
När ett flygplan när hög höjd sjunker luftfuktigheten i kabinen gradvis så att passagerare och flygpersonal börjar torka ut med negativa effekter för hälsa och välbefinnande. Samtidigt bildas kondens när kabinluften kyls ned mot planet ytterskal. När kondensen i form av is och vatten ansamlas i flygplanet ökar vikten, vilket försämrar miljöprestanda i form av ökad bränsleförbrukning, högre driftskostnader och koldioxidutsläpp. CTT är marknadsledande leverantör av utrustning som markant höjer fuktigheten i kabinluften och aktivt bekämpar kondenseffekterna i flygplanskroppen.



LUFTFUKTIGHET MÄTS SOM RH

- Luftfuktigheten mäts oftast som den relativa luftfuktigheten RH, vilken definieras som kvoten mellan vattenångans partialtryck och vattenångans partialtryck vid mättat tillstånd i atmosfären, det vill säga vattnets ångtryck vid aktuell temperatur.
- Vid en relativ luftfuktighet på 100 procent RH faller oftast regn, men det kan också vara dimma eller dagg. Däremot gäller inte det omvända – luftfuktigheten är inte alltid 100 procent RH när det regnar.

- Inomhusluft brukar kännas torr för människan när den understiger 30 procent RH. Det är svårt att överhuvudtaget finna platser på jorden där luftfuktigheten är lägre än 20 procent RH.



DET TORRA PROBLEMET – MÄNNISKAN I FOKUS

Varhelst människan befinner sig är luftfuktigheten en viktig faktor för att klimatet ska upplevas som behagligt. Kroppen har anpassat sig efter de nivåer som finns på jorden och den mår allra bäst om luftfuktigheten är mellan 20 - 60 procent RH. Den normala luftfuktigheten i hem och på arbetsplatser kan vintertid vara nedåt 20 - 25 RH. Vid en luftfuktighet på 15 - 20 procent RH ökar obehagen från den torra luften. Det är nivåer som underskrider vad som är vanligt förekommande på jorden. Det påverkar hur vi mår, även om det kan vara svårt att sätta fingret exakt på vad som är fel. Välbefinnande, smak, lukt och förmåga till avkoppling och återhämtning försvagas. Sömnsvårigheter uppstår och risken för förkylningar ökar. Vid extrem

låg luftfuktighet under 10 procent RH blir effekterna mer tydliga med uttorkade slemhinnor, hud och ögon.

Extremt torr luft ombord

När vi sitter i ett flygplan sjunker luftfuktigheten gradvis i kabinen för att efter cirka tre timmar nå en nivå på 5 - 15 procent RH. Efter sex timmar får den torra luften påtagligt negativa effekter som dröjer kvar och bidrar till jetlag. Lägst är luftfuktigheten i cockpit och personalens viloutrymmen där den rör sig ned mot noll. I första klass där passagerarantalet är lågt är den ofta runt 5 procent RH och i Business Class 5 - 10 procent RH under långflygningar. Därmed är luften i planet torrare än någonstans på jorden.

Friskluften saknar fukt

Att luften ombord på ett flygplan blir extremt torr beror på att den friskluft som tas in utifrån på marschhöjd i princip saknar fukt. Den luftfuktighet som tillförs naturligt kommer i allt väsentligt från passagerarna ombord.

Luften cirkulerar sektionvis i kabinen vilket gör att behovet av luftfuktning är störst i sektioner med få passagerare. Det innebär också att luften är torrast i prestigeklasser där passagerarna sitter glest, men där förväntan på komfort är högre samt i personalutrymmen där den torra luften är en arbetsmiljöfråga.



DET BLÖTA PROBLEMET – MILJÖN I FOKUS

Ett flygplans vikt påverkar negativt bränsleförbrukning, driftskostnader och koldioxidutsläpp och därmed miljön. Luften som cirkulerar på insidan intill flygplanskroppens skal, som täcks av kabinens inredning, bildar kondens som fryser till is då flygplansskrovet temperatur uppgår till cirka 35 minusgrader Celsius. Mängden kondens som bildas under flygning avgörs i allt väsentligt av antalet passagerare ombord och vart man flyger. Under inflygning och på marken smälter denna is till vatten.

Stannar kvar i isolering

När planet landat rinner merparten av kondensvattnet ut via dräneringskanaler, så kallad passiv avfuktning. En del kondensvatten stannar dock kvar i flygplanskroppen, främst i isoleringen. Står flygplanet tillräckligt länge på marken torkar detta vatten ut, men det sker sällan. I stället ackumuleras alltmer vatten i flygplanskroppen.

Kondensvattnet skapar problem

Kondensvatten kan öka ett medelstort passagerarplans vikt med upp till 200 - 300 kg. Vatten kan dessutom orsaka

korrosion, fel på elektroniska komponenter och system och ge oönskade driftstörningar. Kondens förstör dessutom isoleringen så att den behöver bytas ut oftare.

Beräkningar visar att om flygplansvikten kan minska med 200 - 300 kg skulle det kunna sänka utsläppen av koldioxid med mellan 65 - 100 ton per år. Även om flygindustrin svarar för en liten del av den globala utsläppen av växthusgaser accentueras problemet alltmer av omvärldens ökande krav på mer hållbara flygtransporter.

VÄRLDSLEDANDE LEVERANTÖR AV LUFTFUKTARE

CTT är världsledande på aktiv reglering av luftfuktigheten i flygplan. CTT har marknadens mest effektiva, energisnåla och pålitliga luftfuktarsystem som höjer luftfuktigheten till en nivå som minskar riskerna för uttorkning, trötthet, virusangrepp och den jetlag som långflygningar i regel medför.



Princip: Fuktig luft blåses in i kabinen (blå pilar) vilket ger en behaglig luftfuktighet för passagerarna i kabinen. Torr luft (röda pilar) från avfuktare förhindrar kondensproblem.



System: Cair™ till Business Class i Boeing 777. Luftfuktaren installeras i tilluftskanaler för de utrymmen som ska befuktas och vattnet tas från flygplanets ordinarie vattensystem.

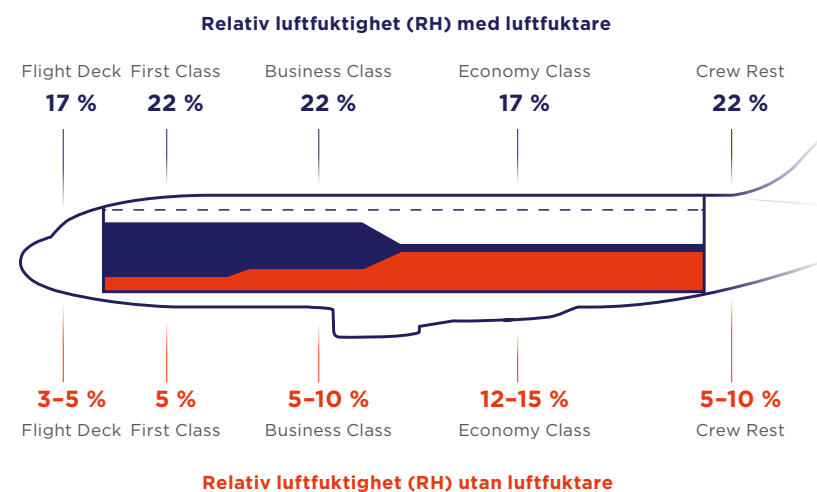
CTTs luftfuktare säkerställer att luftfuktigheten förblir på nivåer runt 20 - 25 procent RH som människan är van vid och som krävs för att kroppen ska fungera normalt. Luftfuktarna installeras antingen vid flygplanstillverkarnas produktion av nya plan som OEM-utrustning eller efterinstalleras hos flygbolagen som kompletterande utrustning till redan levererade plan, så kallad retrofit. Installationen sker då i samband med underhåll eller vid en av de regelbundna uppgraderingar av kabininteriören som flygbolagen gör av sina flygplansflottor.

Olika versioner är anpassade för cockpit, besättningens viloutrymmen (crew rest) och passagerarkabinen, som är det största marknadssegmentet.

Signifikant eftermarknad

För att bibehålla prestanda över lång tid behöver luftfuktarens fuktdyna bytas, vanligtast är efter 4 000 timmar eller

ungefär en gång per år. Detta innebär att CTT har en betydande och växande eftermarknad som drivs av antalet levererade luftfuktare till flygbolagen.



ENSAM LEVERANTÖR MED MER ÄN 50 FLYGBOLAGSKUNDER

CTTs största marknad för luftfuktare är den globala kommersiella flygindustrin. Bland ett 50-tal kunder finns några av världens största flygbolag. CTT är ensam leverantör till Boeings och Airbus senaste långdistansplan. Försäljning förekommer även till Business Jets och VIP-flygplan (se mer om Business Jet och VIP på sidorna 20-21).

Tack vare framgångsrika OEM-program finns företagets produkter väl diversifierat hos över 50 olika flygbolag, många bland de största och mest välkända i världen. De tio största kunderna svarar för ca 42 procent av levererade luftfuktare. Resten är levererade till drygt 40 flygbolag, varav flera är i början av leveranscykeln.

Ökade chanser till fler affärer

Med CTTs luftfuktare som tillval vid köp av de ledande långdistansflygplanen får alltför flygbolagskunder erfarenhet av produkterna. Det breddar kunskapen om och nyttan med aktiv fuktreglering, vilket skapar ökade chanser till fler affärer som exempelvis efterinstallation i befintliga flygplan.

Ensam leverantör till Boeing och Airbus

CTT är vald som ensam leverantör av luftfuktare till de fyra senaste långdistansmodellerna från Airbus och Boeing, Airbus A380, Boeing 787, Airbus A350 och Boeing 777X samt ryska Irkut MC-21. Det ger CTT förutsättningar för god tillväxt och möjligheter att påverka branschens långsiktiga kravspecifikation för fuktreg-

lering i flygplan. Sådan OEM-försäljning är strategiskt viktig. Vid beställning av nya flygplan lägger flygbolagen normalt fast vilken standard som ska gälla för hela deras moderna flygplansflotta för långdistans.

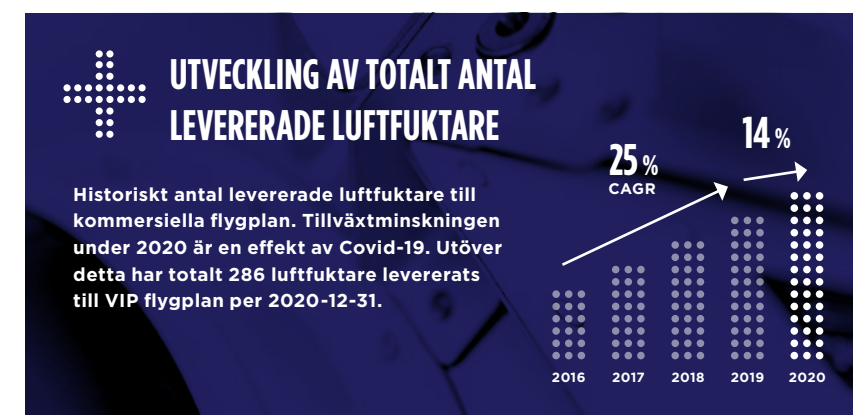
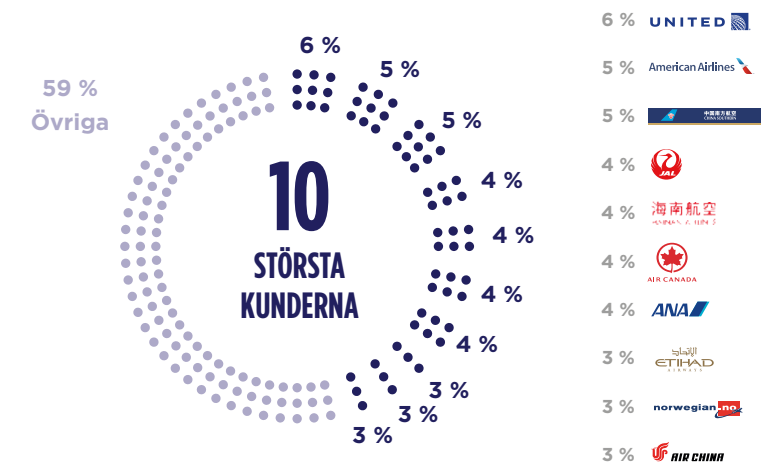
Konkurrens

CTT har en stark ställning som ensam leverantör till de senaste fyra kommersiella långdistansmodellerna från Airbus

och Boeing samt i sin dominerande position i VIP-marknaden. Det är lägre inträdesbarriärer för konkurrenter inom VIP- och retrofit-segmenten, även om OEM-leverantörer har en särställning vid efterinstallation i kommersiella flygplan.

Fremsta konkurrent på luftfuktare är Liebherr, som är marknadsledande i businessjet-segmentet. Men på senare år har CTT vunnit de flesta VIP-affärerna.

Konkurrens finns även i en vidare bemärkelse från helt andra kabinprodukter och innovationer som påverkar upplevelsen ombord, såsom exempelvis wifi för passagerare. Dessa konkurrerar alla om flygbolagens budget för inköp och tidsramar vid efterinstallationsprojekten.



STARKA TRENDER DRIVER MARKNADEN

De för långdistansflygning nya flygplansmodellerna från Airbus och Boeing erbjuder stora fördelar med operationell flexibilitet och mycket lägre bränsleförbrukning. Ökade miljökrav kommer påskynda utfasningen av äldre flygplan. Det gynnar CTT som är ensam leverantör av luftfuktare till de senaste modellerna. För CTT handlar tillväxt i stor utsträckning om att öka penetrationsgraden för aktiv fuktreglering. Den är fortfarande låg och potentialen för tillväxt är stor.

ALLT FLER UPPLIVER FÖRDELARNA MED LUFTFUKTNING

Varje månad levereras nya Airbus A350- och Boeing 787-flygplan med våra luftfuktare ombord. Flottan av Boeing 787-flygplan passerar snart 1 000 med över 2 200 luftfuktare i drift. Och detta redan efter cirka 9 år in i modellprogrammet. CTT har över 50 flygbolag som kunder. Penetrationen i cockpit på Boeing 787 är cirka 85 %. CTT möter ofta piloter och besättning som vittnar om fördelarna. Flygbolagen är medvetna om detta och kan samtidigt konstatera att CTT har bra prestanda med mycket god tillförlitlighet. Ett kvitto på detta är när flygbolag fortsätter att spegla sin konfiguration genom att välja luftfuktare på nya modeller.

ALLT FLER FLYGPLAN FLYGER ALLT LÄNGRE

Flygrutterna och flygbeteendet har förändrats radikalt de senaste 10 åren i det att fler direktförbindelser erbjuds snarare än som tidigare att mata trafik in och ut från större flygplatshubbar. Det blir allt fler direktlinjer mellan orter på olika kontinenter, vilket ger kortare total restid, men längre tid i luften i ett sträck. Det innebär ett ökat behov av luftfuktare och därmed en större marknad för CTT.

NYA FLYGPLANSMODELLER DRIVER OCH SÄTTER KRAVBILDEN FÖR KABINKLIMATET

Flygplanstillverkarna fortsätter att införa förbättringar i nya flygplansmodeller som ökar välbefinnandet ombord. Det innebär exempelvis ökat kabintryck så att den upplevda höjden motsvarar trycket på ca 1 800 meter över havet jämfört med äldre plans 2 400 meter över havet. Man har även bättre temperaturkontroll i flera zoner samt mindre ljud och vibrationer. Nästa steg i insatserna att förbättra kabinklimatet är att öka luftfuktigheten, vilket erbjuds som tillval på de två senaste modellerna: Airbus A350 och Boeing 777X. Att de två ledande flygplanstillverkarna inkluderar luftfuktning som en del i kabinklimatpaketet driver marknaden för CTT.

FLYGBOLAGEN INVESTERAR I BUSINESS CLASS

När flygbolag investerar i en allt bättre och bekvämare Business Class och flygrutterna blir längre söker man produkter som förbättrar förutsättningarna för ökat välbefinnande och välbefinnande. Med affärsresenärer i fokus är strävan att skapa en reseupplevelse som möter höga krav på flexibilitet, möjlighet att arbeta, vila samt god och hälsosam mat. Flygbolag försöker differentiera upplevelsen genom att bättre påverka och involvera våra sinnen som doft och smak. Allt fler flygbolag inser att den torra kabinluften är en motverkande faktor som leder till försämrad doft, smak och vila. I pandemins spår har flygindustrin lyft upp luftkvalitetsfrågor. I detta sammanhang ser allt fler betydelsen med högre luftfuktighet för att förhindra att immunförsvaret torkas ut och försvagas. Det leder till att fler ser ett ökat behov av väsentligt högre luftfuktighet vilket driver marknaden för CTT.

DIVERSIFIERAD KUNDBAS OCH STARK MARKNADSPPOSITION DRIVER TILLVÄXTEN

Marknaden är starkast för luftfuktare i cockpit. Den för crew rest har stor installerad bas men har lite olika förutsättningar på olika modeller. Marknaden för kabinluftfuktning är framväxande.



Positiv marknadstrend

Luftfuktare till cockpit är CTTs främsta och mest erkända produkt. Marknadsplanen bygger på att dra fördel av framgångarna på Boeing 787 med fler än 50 flygbolagskunder. Fler och fler flygbolag efterfrågar likartad utrustning på nya flygplan. Därmed minskar steget till att utrusta även passagerarkabinen med luftfuktare. CTT är i en positiv marknadstrend där målsättningen är att en enhetlig upplevelse ska styra flygbolagen när man väljer luftfuktare till sina olika flygplan.

Marknaden breddas till fler flygplanstyper

CTTs marknad breddas med nya flygplansmodeller men har 2020 / 2021 negativ påverkan av en lägre produktionsstakt som anpassas till en lägre efterfrågan. För 2021 förväntas produktionsstakten ligga på

fem flygplan per månad för såväl Airbus A350-som Boeing 787. Boeing planerar att skala produktionen av 777X och UAC / Irkut förväntas påbörja serieproduktionen av MC-21. Målet är att på Airbus A350 och Boeing 777X nå samma penetrationsgrad för luftfuktare i personalutrymmen som på Boeing 787. Därtill ska marknaden breddas mot passagerarkabinen.

OEM driver retrofit-marknaden för kabinluftfuktning

Målet är att de flygbolag som utrustar sina nya A350/777X med luftfuktare i business och förstaklass även ska göra efterinstallationer av luftfuktare i sina moderna Boeing 777 och Airbus A330 samt Boeing 787. Aeroflot, All Nippon Airways (ANA), China Southern och Emirates är ledande aktörer med starka varumärken på viktiga marknader som blir först ut

med kabinbefuktning i premiumklass.

Milstolpe i tillväxtplanen när flygbolag börjar ha luftfuktare i sina flottor

China Southern blev det första flygbolaget med luftfuktning i Business Class. De sex första A350-flygplanen med luftfuktare i Business Class har levererats till China Southern Airlines. Hittills har flygplanstypen endast använts på medeldistans. Under 2021 kommer man i takt med att man återupptar interkontinental trafik börja fasa in modellen på sina långdistansrutten. Det är först då som fördelarna med högre luftfuktighet blir tydlig och kommer kunna marknadsföras.

PRIVATJET: VIP-DOMINANS MED SIKTE PÅ STORA BUSINESS JETS

Privatjet är indelat i dels ett VIP-segment som är omgjorda kommersiella passagerarflygplan och dels business jets som är konstruerade för ett fåtal passagerare.

CTT har en stark marknadsposition i VIP men det finns begränsade möjligheter att växa

CTT har en mycket stark position i VIP-segmentet som är omgjorda passagerarflygplan (från Airbus och Boeing). Det har haft ett stort värde för CTT att kunna bevisa tekniken mot flygplanstillverkare och flygbolag. Det har även strategisk betydelse att blockera konkurrenter från att ta den vägen in mot kommersiella flygplansmodeller och tillverkare. CTT har

de senaste 10 åren dominerat VIP-segmentet, speciellt för de allra största modellerna (widebody-flygplanen).

Ett VIP-flygplan köps oinrett (green aircraft) och levereras för färdigställande enligt slutkundens önskemål på speciella inredningscenters, så kallade completion centres. När en slutkund, ofta regering/kungahus, VIP-charterbolag eller superrika (ultra-high-net worth), köpt sitt VIP-flygplan av Airbus eller Boeing så tar man in offerter för skräddarsydd

inredning och färdigställande. CTT utvecklar luftfuktningssystemet för att passa kundens interiör och krav. Det sker tillsammans med inredningsföretaget som är CTTs kund och den som certifierar systemet. Totalt har Airbus och Boeing levererat cirka 450 VIP-flygplan. De senaste åren ligger leveranstakten på drygt tio VIP-flygplan per år. CTT har historiskt haft en nettoomsättning från VIP-projekt som pendlar mellan 1,5 - 5 MUSD per år.



Boeing BBJ787 är ett bra exempel där ett lyckat VIP-projekt skapar möjligheter till affärer i passagerarflygplan. CTT har designat och konstruerat ett luftfuktarsystem till passagerarkabinen på Boeing BBJ787. Det är ganska krångligt att få igenom STC för retrofit på Boeing 787. Det beror dels på Boeings förhållningssätt

till IP och dels på att flygplanet har så mycket komposit. CTT har nu en fördel med ett certifierat och fungerande system; både gentemot Boeing i OEM-diskussioner för att erbjuda systemet i katalogen och för efterinstallation i befintlig flygplansflotta.



Bilden visar en Airbus ACJ320neo. CTT och Airbus utvecklar tillsammans ett optimerat luftfuktarsystem för ACJ320neo familjen.

Samarbete med Airbus Corporate Jets för att nå högre penetration på narrowbody-VIP

CTT startade under 2019 ett samarbete med Airbus Corporate Jets i syfte att optimera luftfuktningssystemet till ACJ320-familjen för högre effektivitet och prestanda. Målet är att vinna de första affärerna under 2021.

CTT breddar utbudet genom att adressera större business jets som har stor marknadspotential

I Business Jet-segmentet har CTT inte någon marknadsnärvaro utan där är det Liebherr som är den klart ledande leverantören av luftfuktningssystem till business jets. Störst inom business jet-marknaden i antal levererade flygplan är Cessna (Textron), Bombardier, Gulfstream (General Dynamics) och Falcon (Dassault).

Marknaden för businessjet är i stor förändring med nya modeller som är större än tidigare, med bättre räckvidd och med högre hastighet (large-cabin, long-range). Marknadsledarna Bombardier och Gulfstream har ett helt nytt modellprogram. Bombardier har stora marknadsframgångar med sin nya Global 7500. Gulfstream har flera nya modeller (G500 / G600) i det största businessjet-segmentet och testflyger G700 (med planerad leverans från 2022) som är en konkurrent till Global 7500. Dassault för-

väntas leverera sin senaste modell Falcon 6X under 2022. Därtill lanserade Airbus i oktober 2020 sin första businessjet – Airbus ACJ TwoTwenty. Dessa helt nya flygplansmodeller är ett konkurrenskraftigt alternativ till VIP-flygplan med lägre inköps- och driftskostnader samt med större flexibilitet att kunna välja mindre flygplatser.

Efterfrågan på luftfuktarsystem ökar med räckvidden och kravet på prestanda med storleken på kabinen

Större flygplan och längre räckvidd förväntas öka efterfrågan på effektiva

luftfuktarsystem som kan hålla fuktinivån över 20 procent. Utmaningen är att uppnå effektiva system som håller god prestanda utan att förorsaka kondensproblem. Businessjet-marknaden skiljer sig från VIP i det att tillverkarna i de flesta fall levererar nyckelfärdiga flygplan. Endast en liten del går via completion centers. Liebherr är marknadsledare med en stark ställning hos de flesta tillverkarna. Tillväxtpotentialen är signifikant om CTT lyckas väl i segmentet för större business jets där marknadspotentialen totalt sett uppgår till cirka 25 MUSD per år.



CASE: NYA DRIVKRAFTER OCH MÖJLIGHETER I PANDEMINS SPÅR

ÖKAT FOKUS PÅ ATT MINIMERA RISK FÖR SMITTSPRIDNING I SAMBAND MED FLYG-RESOR SKAPAR MÖJLIGHETER FÖR CTT

Immunförsvaret påverkas negativt av den torra kabinluften. Människans immunförsvaret är anpassat till förutsättningar på jorden. När luftfuktigheten sjunker till extremt låga nivåer med nästan inget fuktinnehåll alls blir uttorkningseffekten stor på slemhinnor etc. Det gör att vi får ett nedsatt immunförsvaret.

I flygindustrin ser man över allt som kan påverka och minska smittspridning ombord på ett flygplan. I ett modernt passagerarflygplan förnyas luften helt i kabinen var 2 - 3 minut. För den luft som återcirkuleras finns HEPA-filtrer (High Efficiency Particulate Air) som fångar 99,97 % av alla mikrober, t.ex. virus och bakterier, för att säkerställa hög luftkvalitet. Luften på ett flygplan pressas från taket ner mot golvet. Det begränsar spridningen av luftburna droppar väsentligt då luften ombord omedelbart pressas ner dropparna mot golvet. Luften cirkulerar således inte runt i kabinen.

När någon har influensa finns virus framförallt i svalgöret och övre luftvägarna. Virus sprids som aerosol-, dropp- eller kontaktsmitta. Aerosol och droppar uppstår vid hosta eller nys-

ning. Då kan viruspartiklar finnas kvar i luften en kortare tid men smittsamhet avtar snabbt med avståndet från den som hostat eller nyst. Vid aerosolsmitta krävs mindre virusmängd jämfört med de andra smittvägarna eftersom aerosoler lättare når nedre luftvägarna. Torr luft gynnar spridning via aerosol eftersom mindre fuktighet gör att partiklarna stannar i luften längre innan de faller till marken¹⁾.

Det svåra vid flygningen är distansering. I premiumklasserna är distanseringen enklare. Men där finns ett annat problem - torr luft. Den är extremt torr i exempelvis businessklass, vilket bidrar till ett sämre immunförsvaret.

Under en långdistansflygning torkar torr kabinluft gradvis slemhinnan, vilket ökar människans känslighet för bakterier och virus. Slemhinnan är en del av vårt första försvar, eftersom det innehåller antikroppar som fysiskt fångar patogener för transport och förstörelse. Det är också högre sannolikhet att frigöringssystemet saktar ner i ett mycket torrt klimat. Slutatsen är att ett försvagat immunförsvaret inte bara ökar infektionsriskerna under

flygningen utan också, kanske ännu viktigare, vid ankomsten till destinationen²⁾.

En annan nackdel med torr luft är hur den ändrar virusdroppar till att krympa i storlek när de tappar fuktinnehållet genom avdunstning. Mindre droppar förblir luftburna längre och ökar den totala tiden de kan flyta runt. Utan tvekan minskar den infektiösa smittorisken i flygplan via droppar effektivt av det effektiva luftventilationssystemet. Men en luftfuktare är en annan stödjande åtgärd som ytterligare minskar droppriskerna²⁾.

Luftfuktare genererar en slående ökning av luftfuktigheten från extremt låga nivåer - mellan 5 - 10% RH i en Business Class-kabin. Luftfuktare krävs för att förhindra att ett flygplanskabin klimat blir mycket mer uttorkande än någon annanstans på jorden. Utan aktiv befuktning faller luftfuktigheten under den nödvändiga (evolutionära) nivån där människor känner sig och fungerar bra.

1) Folkhälsomyndigheten, www.folkhalsomyndigheten.se

2) Martin B. Hocking och Harold D. Foster (2002), Common cold transmission in commercial aircraft: Industry and passenger implications

CASE: NYA DRIVKRAFTER OCH MÖJLIGHETER I PANDEMINS SPÅR

FILTRERING AV GASER I LUFTFUKTARNA SKAPAR NYA MÖJLIGHETER

CTT och Camfil inriktar sig på att filtrera Ozon och flyktiga organiska ämnen (VOC). Luften på hög höjd har högre koncentration av ozon. Camfil tar fram ett speciellt filter bestående av aktivt kol med kokosskal. Filterfunktionalitet i luftfuktarna ökar kundnyttan och värdet med produkten.

Alla moderna flygplan är utrustade med en ozonkonverterare

Jordens ozonskikt skyddar oss från farliga UV-strålar, ändå är ozonmolekylerna själva särskilt giftiga vid inandning. Flygplan färdas vanligtvis på höjder mellan 29 000 fot och 42 000 fot där ozon är högkoncentrerat. Koncentrationen varierar beroende på världens hemisfär, latitud och årstid.

Utän omvandlare ombord känner passagerarna effekterna av ozon. Under 2015 undersökte Battelle Memorial Institute effekterna av ozon på 83 inrikesflygningar i USA. Inget av flygplanen hade omvandlare. Studien identifierade en flygning med en koncentration på 256 delar per miljard (ppb). Vid 100 ppb kan passagerare uppleva irritation i ögon och luft-

vägar och vid 1 000 ppb kan exponering för ozon leda till huvudvärk, illamående och kräkningar. USAs miljöskyddsbyrå, Environmental Protection Agency, anser att allt över 70 ppb är ohälsosamt.

Alla moderna flygplan är utrustade med en ozonkonverterare. Luft som kommer ut ur avluftningssystemet passerar genom omvandlaren, som innehåller katalytiskt material som genom en kemisk reaktion tar bort en av de tre syreatomerna i ozonmolekylen. Resultatet är en enkel syremolekyl som sedan återförs in i flygplanets luftkonditioneringssystem. Slutresultatet blir väsentligt lägre koncentrationer av ozon.

Ett ozonfilter i luftfuktarna kompletterar och reducerar nivåerna ytterligare

Ju lägre ozonnivåer desto bättre. I synnerhet för piloter och besättning som vistas många timmar i luften. Det innebär att det finns ett intresse i branschen för lösningar som sänker nivåerna ytterligare i exempelvis cockpit. Ännu bättre om sådana kan hantera eventuella pikar genom att kapa topparna och hålla nere koncentrationerna. I flygplan vill man ogärna sätta



in mer utrustning som väger eller behöver service. CTT kan lösa problemet med minimal vikt och utan extra service eftersom det är integrerat och synkroniserat med servicen på luftfuktaren.

Filtret för flyktiga organiska ämnen tar bort fotogen och avgaser på marken

Ett flygplan har ingen filtrering på marken. Det gör att exempelvis fotogenlukt eller doft av avgaser ibland kommer in i kabinen. Sådana farliga dofter skulle kunna tas bort av filtret i luftfuktarna. Även om luftfuktarna inte är påslagna går luften igenom dessa även på marken och luften renas därför på flyktiga organiska ämnen som exempelvis fotogen.

MINSKAR BRÄNSLEFÖRBRUKNING OCH MILJÖPÅVERKAN

CTT är idag ensamt om att erbjuda produkter för aktiv fuktbekämpning i flygplan. Fukt uppstår vid kondensation när kabinluft möter flygplanets kalla ytterskal. Aktiv fuktbekämpning förhindrar ökad vikt och högre bränsleförbrukning, vilket i sin tur minskar CO₂-utsläpp och flygets miljöpåverkan.



Princip: CTTs produkter blåser torr luft i Crown Area (röda pilar), vilket reducerar kondensationen mot det kalla ytterskalet och torkar isoleringsmattor och områden med fukt känsliga elsystem via riktade rörsystem.



System: Zonal Drying™ till Airbus A320. Avfuktaren är placerad under kabin golvet i främre delen av planet. Ett rörsystem fördelar den torra luften till områden med kondens.

Kondensvattnet skapar problem

Kondensation förekommer på alla flygplan. Kondensvatten och is gör att flygplanets vikt ökar vilket medför högre bränsleförbrukning, driftskostnader och koldioxidutsläpp. Mängden vatten som blir kvar i ett flygplan beror bland annat på var flygplanet har sin hemmabas. I varma länder som i Mellanöstern torkar

det mesta av kondensvattnet. I länder med perioder av kallt och fuktigt klimat blir dock vatten kvar. Beräkningar visar att kondensvatten i dessa fall kan öka flygplans vikt med upp till 300 kg.

CTT tillhandahåller som enda leverantör avfuktningssystem med kontrollenhet och rörsystem, Zonal Drying™ eller bara avfuktare, Zonal Dryer. Systemen består

normalt av en eller två avfuktarenheter som blåser ut torr luft i flygplans kroppens tak, den så kallade Crown Area.

Möjligheter till god eftermarknad

För fortsatt god funktion och prestanda kräver avfuktare filterbyten efter ca 12 - 18 månader samt reparationer. Det ger CTT möjligheter till en god eftermarknad.

NARROWBODY ÄR MÅLMARKNADEN - OEM FÖRUTSÄTTNING FÖR TILLVÄXTEN

Målmarknaden för avfuktare är narrow body-plan, primärt Airbus A320-familjen och Boeing 737MAX-familjen där kondensationsproblemen är mer omfattande eftersom volymen är mindre i utrymmet ovanför innertaket, så kallad Crown Area, och luften är mer stillastående.

OEM-tillval förutsättning för tillväxt

Att vara leverantör till flygplanstillverkare ger förutsättningar för jämn efterfrågan och utökar marknaden samt ökar chanserna till retrofit-försäljning. Airbus och Boeing dominerar narrowbody-segmentet.

Avfuktare på widebody-modeller

Avfuktarmarknaden för widebody-modeller är främst som del i stora avfuktarsystem. Avfuktare finns i katalogutbudet på Airbus A350 som fristående eller obligatorisk del i kabinluftfuktningssystemet, beroende på konfiguration. Avfuktningssystemet var även standard på Boeing 787 fram till årsslutet 2019. Totalt har ca 2 000 avfuktare levererats till runt 1 000 Boeing 787-flygplan, som under många år kommer generera eftermarknadsintäkter i form av filter och reparationer.

Konkurrenter

Alla flygplan har kondensation. Det vanligaste sättet att bekämpa problemen med kondensation är passiva system som leder bort kondensvatten när flygplanet står på marken. Den största konkurrenten är att inte göra något alls.

CTT behöver vinna fler flygbolag för aktiv fuktreglering för att lyckas övertyga tillverkarna om fördelarna med produkten.



STÖRRE FLYGBOLAGSKUNDER

Jet2.com är CTTs största ZD-kund. De har beslutat att avfuktningssystemet ska finnas på hela flottan som idag uppgår till ca 90 st Boeing-flygplan.

Pobeda, som är Aeroflots lågprisbolag, har beställt avfuktningssystemet till hela sina Boeing 737-flotta om 34 flygplan.

Transavia i Nederländerna och Frankrike har installerat ZD i 72 av sina Boeing 737-flygplan.

CTT kommer att inrikta sina aktiviteter mot att vinna nya kunder i norra Europa och Ryssland.

MINSKAR FLYGETS NEGATIVA MILJÖPÅVERKAN

Ett narrowbody flygplan (t ex Airbus A320) med CTTs avfuktningssystem installerat minskar utsläppen av CO₂ med upp till ca 80 ton per år, vilket motsvarar utsläppen från ca 35 bilar med förbränningsmotor. På ett widebody-flygplan blir effekten ännu större.



MILJÖHÄNSYN ÖKAR KRAV PÅ ATT **MINSKA** **CO₂** – HÖG LOAD-FACTOR ÖKAR BEHOVET

Branschen arbetar aktivt med att öka produktiviteten genom fler passagerare, vilket ökar kondensproblemen. Samtidigt ökar kraven på flygbolagen, inte minst från kunderna, att minska miljöbelastningen, vilket driver efterfrågan på avfuktning.

”CTT BIDRAR TILL ATT GÖRA FLYGET BÄTTRE
– LITER MER HÅLLBART OCH VÄSENTLIGT
MER BEHAGLIGT”

Det finns flera långsiktiga megatrender i narrowbody-segmentet som ökar kondensationen, vilket talar för att efterfrågan på avfuktare kommer växa de kommande åren.

ÖKAD STOLSKAPACITET OCH HÖG BELÄGGNING

Flygbolagen arbetar aktivt för att öka produktiviteten i sin flygplansflotta, bland annat drivet av det växande lågprisflyget. Här handlar det ytterst om att få in fler passagerare i varje flygplan. Det sker dels genom att öka beläggningsgraden genom attraktiva priser, dels genom att sätta in fler stolar i varje plan. Med fler passagerare ombord ökar problemen med kondens.

Flygplanen är också i luften mer, vilket innebär att de får mindre tid att torka ur på marken och mer tid med kondens i luften.

ÖKAT KRAV PÅ MER HÅLLBART FLYGANDE - UTSLÄPPEN MÅSTE MINSKA

Kraven växer från passagerare och myndigheter på ett mer hållbart flygresande. Kraven på flygbolagen att begränsa sin miljöbelastning ökar från en rad intressenter, inte minst kunderna. En av de viktigaste åtgärderna är att minska flygplanens vikt där många små åtgärder sammantaget får stor påverkan. Överskottsvikt från kondensation är ett område med god hållbarhetspotential för de alltför många flygbolag som vill stärka sin miljöimage. Med en penetrationsgrad på några få procent i dagens flygande flotta har CTTs produkter därmed en stor tillväxtpotential. Med aktiv avfuktning minskar bränsleförbrukningen med 0,4 - 0,6 procent genom att flygplansvikten minskar med 200 - 300 kg. Det påverkar miljöbelastningen med en sänkning av utsläppen om ca 65 - 100 ton CO₂ per år.

MER ELEKTRONIK OMBORD ÖKAR KÄNSLIGHETEN FÖR FUKT

Besättning, passagerare och i princip alla produkter ombord håller på att kopplas upp vilket ger mer elektronik ombord på flygplanen. Elektroniken är känslig för fukt, vilket gör det mer intressant för flygbolagen att aktivt bekämpa kondensation.



KVALITET GRUNDEN I PRODUKTIONS- STRATEGIN

Kvalitetsfrågor genomsyrar produktionsstrategin där anläggningarna får än tydligare roller. Vid anläggningen i Nyköping sker slutmontering och testning medan anläggningen i Nybro serietillverkar vissa ingående artiklar.

C



CUSTOMER SATISFACTION

CTTs främsta fokus är att möta eller överträffa kundernas förväntningar

T



TECHNICAL EXCELLENCE

Produkter och system ska konstrueras, produceras och underhållas så att de möter eller överträffar specificerade krav

T



TOTAL QUALITY

CTTs nyckelfakorer för att säkerställa stabil och långsiktig tillväxt är:

- Efterlevnad av alla tillämpliga lagar, regelverk och kundkrav - med kontinuerlig förbättring av ledningssystemet
- Genuint engagerade och motiverade medarbetare
- Blomstrande relationer med leverantörer och partners

Egen produktion

CTT utför slutmontering och test av samtliga system och produkter vid anläggningen i Nyköping för att därigenom säkerställa leverans kvalitet och för att ha närheten till utvecklingsavdelningen. Detta är särskilt viktigt för produkter i låga volymer, för testning eller i början av ett OEM-program.

Anläggningen i Nybro är en ren produktionsanläggning som CTT utvecklar till att hantera fler avancerade tillverkningsmoment. Vid anläggningen tillverkas plåt-

detaljer och fuktdynor. Under året har en ny avancerad fiberkombilaser installerats, en kombinerad fiberlaser och stansmaskin vilken ökar kvalitet, driftsäkerhet såväl som produktivitet. Hela CTTs verksamhet är kvalitetscertifierad.

Utvalda underleverantörer

CTT samarbetar med utvalda underleverantörer för tekniskt komplexa produkt-delar och komponenter för vilka flygin-dustrin ställer särskilda krav, såsom till exempel fläktar, ventiler, kontrollenheter

och speciella luftrör och slangar. Särskilda specifikationer och ritningar tas fram för denna typ av produkter. Långsiktiga avtal ligger till grund för denna typ av samarbeten.

Kvalitet

Flygindustrin är en bransch med hög grad av kontroll och reglering. Den är också kapitalintensiv vilket gör förseningar och stillestånd kostsamma. Som en konsekvens byggs därför de flesta delar och system för att hålla under hela flygplanets

livslängd. Samtliga processer i företaget är definierade i det egna kvalitetssystemet och regelbundna kontroller genomförs för att säkerställa att processerna följs och att nya processer utvecklas vid behov.

Kvalitetssystemet uppfyller de krav myndigheter ställer för att tillverka och reparera delar till flygindustrin. CTT är certifierat enligt ISO9001 och standarden AS9100 som är gällande inom flygin-dustrin. För att certifiera systemen för eftermontering i flygplan samarbetar CTT

med av luftfartsmyndigheterna godkända design-organisationer såsom exempelvis Lufthansa Technik.

Utveckling

CTT bedriver två olika typer av utvecklingsarbete. Det ena syftar till att utveckla produkterna för att passa olika flyg-planmodeller. När de stora flygplanstillverkarna tar fram nya modeller, såsom Boeing för närvarande gör med 777X innebär det att CTT också gör ett omfattande arbete som inkluderar teknik- och

processutveckling med flera kvalificeringsomgångar hos flygplanstillverkaren och myndigheter. Den andra typen av utveckling görs i ett tidigare skede, innan specifika avtal tecknas. Den utvecklingen handlar om att ta fram nya koncept och idéer för framtida produkter, samt att patentsäkra de framsteg som görs. Ett sådant exempel är ett samarbete som CTT och luftfiltertillverkaren Camfil ingick under 2020 för att integrera ozon- och VOC-filtrering i luftfuktare för cockpit, crew rest och kabinen.

HÅLLBAR UTVECKLING OCH ANSVARSFULLT FÖRETAGANDE

Hållbarhet är en viktig drivkraft för CTTs produktutveckling och i arbetet med att minimera den egna verksamhetens miljöpåverkan. Att bedriva en på alla sätt affärsetisk verksamhet tillsammans med att erbjuda attraktiva arbetsplatser är ytterligare väsentliga delar av CTTs hållbarhetsarbete.

CTTs vision är att flygbranschen med CTTs produkter ska reglera luftfuktigheten i flygplan för ett bättre klimat i flygplanet och på jorden. Våra avfuktare minskade under 2020 flygbolagens utsläpp av CO₂ med motsvarande det från 18 000 bilar (35 000), vilket är lägre än föregående år då antalet flygtimmar minskade som följd av pandemin Covid-19. Samtidigt skapade CTTs luftfuktare genom höjd luftfuktighet en förbättrad arbetsmiljö för ca 15 % (14) av världens alla piloter på widebody-flygplan. För att uppnå visionen bedriver vi ett ansvarsfullt företagande som grundar sig i vår affärsidé, strategiska agenda och hållbarhetspolicy. Ramverket för CTTs hållbarhetsarbete är utformat med utgångspunkt i de globala målen i Agenda 2030, genomförda intressent- och väsentlighetsanalyser samt i dialogen med våra intressenter,

som i olika omfattning påverkar och påverkas av vår verksamhet.

Hållbarhetspolicy utgångspunkten för hållbarhetsarbetet

CTT arbetar kontinuerligt för att stärka hållbarheten inom verksamheten. Styrningen mot ökad hållbarhet sker med utgångspunkt i vår hållbarhetspolicy som beskriver att bolaget ska arbeta för att integrera social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet i hela verksamheten. Det innebär att CTT ska bedriva en finansiellt hållbar verksamhet som säkrar fortlevnad och utveckling över tid. Bolaget ska respektera mänskliga rättigheter och verka för goda arbetsförhållanden genom hela värdekedjan. CTT ska vidare arbeta aktivt för att minska sin miljöpåverkan och motverka korruption.

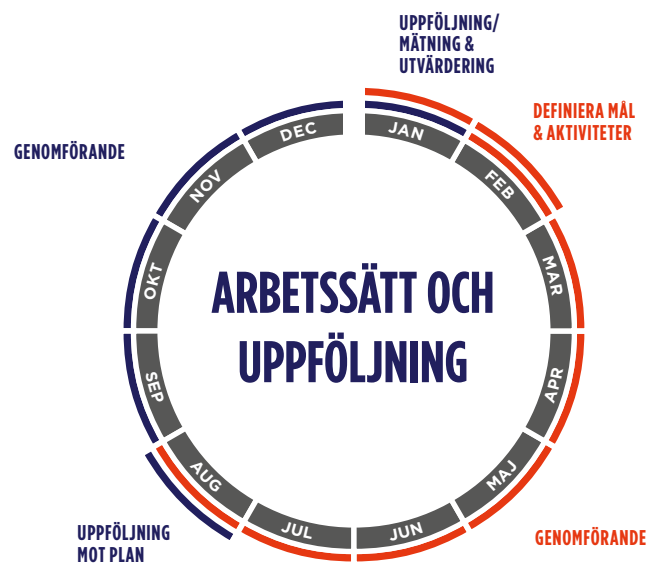
VD och ledningsgrupp har det operativa ansvaret för att bedriva det löpande hållbarhetsarbetet. I början av varje år görs en genomgång och utvärdering av utfallet från föregående år, och med resultatet samt intressent- och väsentlighetsanalyser som utgångspunkt görs sedan en översyn av hållbarhetsmål och risker kopplade till respektive fokusområde. Därefter definieras konkreta aktiviteter med ansvarsfördelning och nyckeltal för det kommande året. I samband med ledningens strategimöte efter sommaren görs en halvårsuppföljning av pågående aktiviteter.

Vid årets slut sammanställs utfallet av årets mål och aktiviteter som underlag till genomgången i januari.

Certifieringar och tillstånd en del av hållbarhetsarbetet för CTT

CTT har flera certifieringar, tillstånd och kundgodkännanden som främst är avgörande för bedrivande av verksamheten, men som också utgör en viktig del av hållbarhetsarbetet bland annat genom att arbetsätt och metoder med bäring på ett antal olika hållbarhetsfrågor säkerställs. CTT har flera olika tillstånd/godkännanden:

- AS9100D-certifiering, flygbranschens kvalitetsstandard där ISO9001:2015 är inkluderad
- Sex olika myndighetsgodkännanden under Transportstyrelsen, däribland:
 - Produktionsgodkännande (POA - Production Organization Approval)
 - Tre underhållsgodkännanden (MOA - Maintenance Organization Approval)
 - Känd avsändare
- Kundgodkännanden (från t ex Boeing)

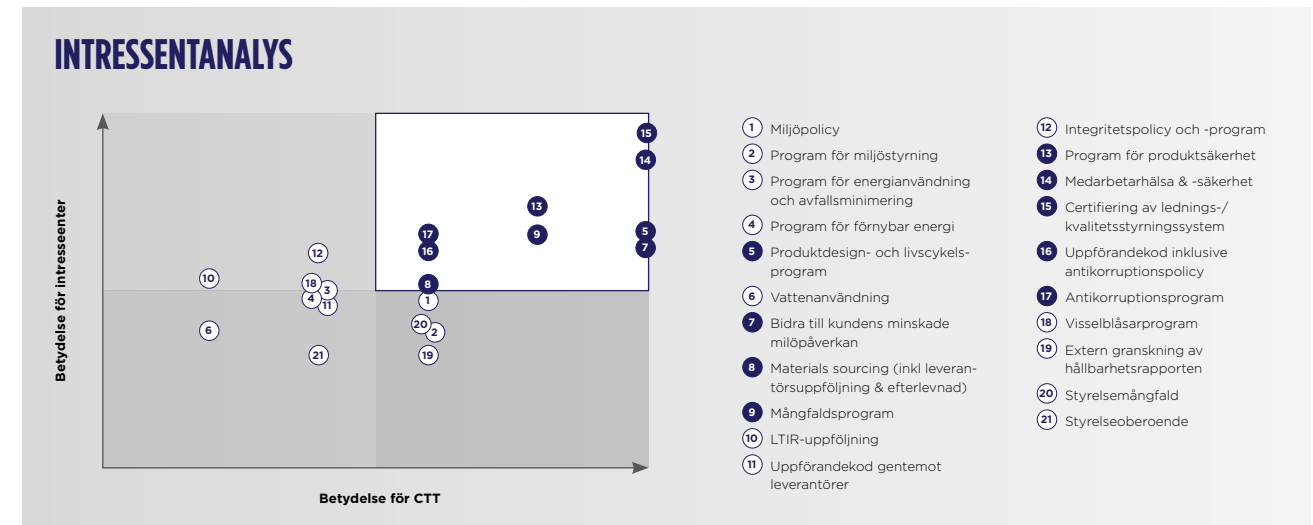


Intressent- och väsentlighetsanalys
De intressent- och väsentlighetsanalyser som CTT genomfört är en viktig del i ledningens årliga genomgång där det kommande årets aktiviteter kopplat till hållbarhetsarbetet beslutas. CTTs primära intressenter är medarbetare, ägare/investorare, samhället, kunder, leverantörer och regulatoriska motparter. I begreppet kunder inkluderas även flygbolag som ibland

är indirekta kunder samt slutanvändare vilka utgörs av flygplanens passagerare och besättning.

CTTs intressentanalys utgår från ett antal frågor kopplade till bolagets tre huvudområden Miljöansvar, Ansvarsfull arbetsgivare samt Affärsetik och mänskliga rättigheter. Utifrån dessa frågor bedöms dels vilken betydelse en specifik fråga har för CTTs möjlighet att skapa

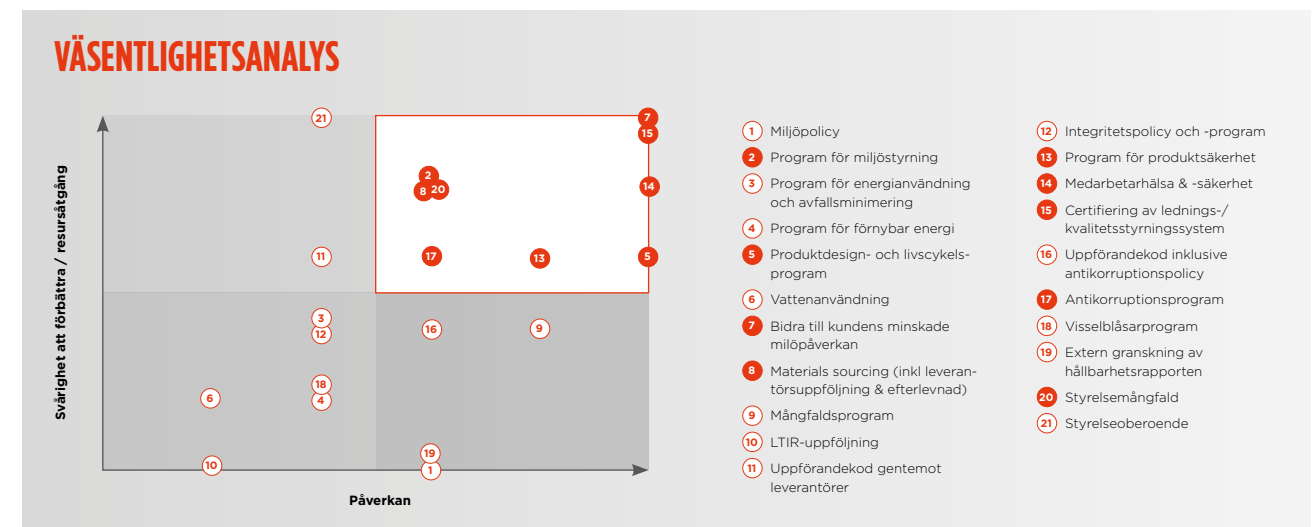
värde för bolagets primära intressenter, dels vilken påverkan en specifik fråga har på CTTs möjlighet att fortsätta utvecklas som ett långsiktigt lönsamt företag. Nedan presenteras en bild av bolagets intressentanalys där det gröna fältet markerar de frågor som har stor vikt för både CTT och dess intressenter, vilket gör de till prioriterade frågor.



I CTTs väsentlighetsanalys jämförs den positiva effekt en specifik fråga bedöms kunna ge med CTTs möjlighet att påverka den frågan i positiv riktning. Nedan

presenteras en bild av bolagets väsentlighetsanalys. Väsentlighetsanalysen är ett av verktygen som används för att besluta om det kommande årets aktiviteter, där

avvägningen effekt kontra möjlighet att påverka utgör grunden för vilka aktiviteter som prioriteras.



Om hållbarhetsrapporten
Det här är CTTs tredje hållbarhetsrapport i enlighet med de krav som anges i årsredovisningslagen 6 kap 11§. För beskrivning

av CTTs affärsmodell se sidan 7. För risker kopplat till hållbarhet, se även riskavsnittet som börjar på sidan 54.

Hållbarhetsrapporten har granskats och godkänts av bolagets revisorer. För mer information, se revisionsberättelsen på sidan 33.

TRE OMRÅDEN SOM FÅNGAR CTTs VIKTIGASTE HÅLLBARHETSFRÅGOR

FNs Agenda 2030 med tillhörande globala mål har varit vägledande i arbetet med att identifiera de mest relevanta hållbarhetsfrågorna för CTT att hantera, följa upp och rapportera kring. CTT har valt att samla dem inom de tre områdena Miljöansvar, Ansvarsfull arbetsgivare samt Affärsetik och mänskliga rättigheter.



HÅLLBARHET INOM CTT

MILJÖANSVAR

För CTT gäller att kontinuerligt identifiera och genomföra aktiviteter som minskar miljöpåverkan från vår egen verksamhet, men även att regelbundet kontrollera våra leverantörers miljöarbete och miljöcertifiering. Ett tredje område som är viktigt för CTT är hur bolaget kan påverka sina kunder flygbolagen att minska sin miljöpåverkan. Genom att erbjuda avfuktningssystem som reducerar kondensation i flygplan, bidrar CTT indirekt till flygtrafikens möjligheter att minska sina utsläpp genom att erbjuda CTTs viktminskande och därmed bränsle-

besparande produkter Zonal Drying™ och Zonal Dryer. Under 2020 bidrog dessa produkter med att minska de globala utsläppen av CO2 med 54 000 ton, vilket motsvarar ca 18 000 bilar.

Exempel på aktiviteter för att minska bolagets egen miljöpåverkan är införandet av ett program för förnybar energi där vi dels säkerställer att all el vi köper kommer från fossilfria källor, dels installerar solceller på vår produktionsanläggning i Nybro. Vid ombyggnationer och förändringar i verksamhetens lokaler strävar bolaget efter att minska energiförbrukningen utifrån den energikartläggning som tidigare

gjorts. CTT har även ett åtgärdsprogram som syftar till hållbar resepolicy, ökad andel miljöklassade företagsbilar och möjlighet till elbilsladdning vid varje arbetsställe. För att bidra till kundernas minskade miljöpåverkan utvecklar CTT ett förbättrat avfuktningssystem samt har uppmärkning av hur förbrukningsartiklar kan återvinnas för att nå en ökad hållbarhet under produkternas livscykel.



ANSVARFULL ARBETSGIVARE

Som arbetsgivare ansvarar CTT för att erbjuda jämställda, säkra och hälsosamma arbetsplatser där medarbetarna trivs och känner att det finns goda möjligheter till individuell utveckling och karriärvägar.

För CTT gäller att bedriva ett proaktivt arbete inom jämställdhet, mångfald och likabehandling. Därför planerar bolaget att införa ett mångfaldsprogram under 2021. Samtidigt medför CTTs olika myndighets- och kundkrav specifika säkerhetsprövningar och registerkontroller av personal. I CTTs ansvar ligger att tillse att utbild-

ningsinsatserna ligger i linje med både behovet av kompetensförsörjning och medarbetarnas individuella planer för karriär- och kompetensutveckling. Med en väl etablerad företagshälsövård får medarbetarna regelbundna hälsokontroller och för att främja rörelse och motion erbjuds träningsbidrag och företagssponsrade motionsaktiviteter. CTT arbetar aktivt för att minska arbetsrelaterade skador och för statistik över olyckor och tillbud, där samtliga olyckor och allvarliga tillbud rapporteras till Arbetsmiljöverket och Försäkringskassan. CTT är medlemmar i Teknikföretagen och Svenskt Näringsliv och är därigenom kolle-

tivavtalsanslutna. Rätten till facklig anslutning är för CTT en självklarhet, där bolaget har ett gott samarbete med sina fackliga motparter.

Av största vikt är också att säkerställa goda ekonomiska villkor för medarbetarna i form av vinstandelsstiftelsen som ger samtliga medarbetare lika stor andel av bolagets vinst i förhållande till arbetad tid. CTT strävar även efter största möjliga andel tillsvidareanställningar.



AFFÄRSETIK OCH MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER

CTTs verksamhet ska präglas av en hög affärsetik och bolaget ska värna om god affärsetik i alla relationer. Mutor, bestickningar och andra former av korruption accepteras under inga omständigheter. CTT har under 2020 utformat och tagit en ny uppförandekod i bruk där bland annat bolagets riktlinjer för att motverka alla typer av korruption framgår tydligt. Under 2021 ska denna policy kommuniceras internt och gentemot leverantörer. Bolaget har även infört en visseblåsarfunktion öppen för interna och externa parter. Uppförandekoden och visseblåsarfunktionen återfinns båda på bolagets hemsida www.ctt.se.

CTT följer och lever även upp till de uppförandekoder som våra huvudkunder Airbus respektive Boeing anger som krav för leverantörssamarbeten, vilka inkluderar antikorrupktion och mänskliga rättigheter. CTT arbetar kontinuerligt med att gentemot externa motparter säkerställa att avtalen är utformade på ett sätt som minimerar risken för mutor och andra former av korruption. Bolaget har även genomfört en kontroll och riskbedömning gällande användandet av konfliktmineraler, vilken resulterade i att det inte finns några tecken på förekomst av konfliktmineraler i varken ingående komponenter eller bolagets färdiga produkter.

REVISORNS YTTRANDE AVSEENDE DEN LAGSTADGADE HÅLLBARHETSRAPPORTEN

Till bolagsstämman i CTT Systems AB (publ), org.nr. 556430-7741

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2020 på sidorna 30–39, och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Granskningens inriktning och omfattning

Vår granskning har skett enligt FAR:s rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

Uttalande

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Stockholm den 30 mars 2021

Grant Thornton Sweden AB

Camilla Nilsson
Auktoriserad revisor

AVSTÄMNING AV HUVUDAKTIVITETER OCH NYCKELTAL 2020

MILJÖANSVAR

Nyckeltal/aktivitet	Utfall 2020 (2019)	Kommentar
Beräknad CO ₂ -besparing från levererade Zonal Drying-system	54 338 ton (105 117)	Minskade utsläpp motsvarande drygt 18 000 personbilar. Nedgången mot fg år beror på färre flygtimmar som följd av Covid-19-pandemin.
Andel miljöklassade företagsbilar	56 % (38)	EI- eller laddhybridbilar
Utveckla avfuktarsystem för Airbus A320 flygplansfamilj	Ej genomförd	Programmet avbröts på begäran från Airbus
Installera solceller för Nybroproduktionen	Ej genomförd	Leverantören senarelade projektet pga att energiförsörjningen prioriterades under Covid-19-pandemin.
Offert för beslut om värmeutvinning ur varmvatten i produktionen	Ej genomförd	Uppskjutet på grund av resurs-hushållning till följd av Covid-19-pandemin.
Plan för möjlig vattenåtervinning i produktionen	Ej genomförd	Uppskjutet på grund av resurs-hushållning till följd av Covid-19-pandemin.
Installera laddstolpar för elbilsaddning för personalen i Nyköping och Nybro	Genomförd	
Byt till mer energieffektiv belysning i delar av verksamheten.	Ej genomförd	Uppskjutet på grund av kostnadsbesparingar till följd av Covid-19-pandemin.

Nyckeltal/aktivitet/prioritering	Mätning
Beräknad CO ₂ -besparing från levererade Zonal Drying-system	Minskning av antal ton CO ₂ -utsläpp
Utveckla ett förbättrat avfuktarsystem	
Andel miljöklassade företagsbilar	% av fordonsflottan
Installera solceller för Nybro-produktionen	
Kontroll av ytbehandlingsleverantörer gällande certifieringar, lag- och regeluppfyllnad	
Införa program för förnybar energi	
Förbättra gällande hållbarhetspolicy, inklusive miljöpolicy	

ANSVARFULL ARBETSGIVARE

Nyckeltal/aktivitet	Utfall 2020 (2019)	Kommentar
Andel fast anställd personal	100 % (98)	
Andel anställda över minimilön	100 % (100)	
Andel anställda med tjänstepension	100 % (100)	
Antal konstaterade avvikelser från kollektivavtal	0 (0)	
Andel nöjda eller bättre på jämställdhetsfråga i medarbetarenkät	99 % (95)	
Andel kvinnor i företaget	26 % (30)	Gällande LAS-regler medförde att fler kvinnor än män slutade i samband med personalminskningen kopplad till besparingsprogrammet som infördes 2020
Resultat från hälsoundersökning	73 % (73)	Andel nöjda eller mkt nöjda på frågan "självskattning hälsa"
Andel anställda som nyttjar träningsbidrag	49 % (55)	
Genomförda ergonomigenomgångar	11 % (33)	Endast de mest nödvändiga ergonomigenomgångarna har genomförts på grund av besöksförbud för att minska spridningen av Covid-19.
Andel anställda som arbetar enbart dagtid	100 % (100)	
Införa en gemensam hälsoaktivitet för respektive arbetsställe	Delvis genomförd	Planerad aktivitet för Nybro-verksamheten inställd på grund av Covid-19-restriktioner.

Nyckeltal/aktivitet/prioritering	Mätning
Trygga anställningar	Andel fast anställd personal
Rättvisa löner	Andel anställda över minimilön
Rättvisa pensioner	Andel anställda med tjänstepension
Följa kollektivavtal	Antal konstaterade avvikelser från kollektivavtal
Jämställd arbetsplats	Andel nöjda eller bättre på jämställdhetsfråga i medarbetarenkät
Jämställd arbetsplats	Andel kvinnor i företaget
Medarbetarhälsa i hälsoundersökning	Andel nöjda eller mkt nöjda på frågan "självskattning hälsa"
Träning och rörelse	Andel anställda som nyttjar träningsbidrag
Regelbundna arbetstider	Andel anställda som arbetar enbart dagtid
Genomföra en gemensam hälsoaktivitet för respektive arbetsställe	
Implementera e-learning-verktyg för samtliga anställda	
Skapa ett mångfaldsprogram	

AFFÄRSETIK & MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER

Nyckeltal/aktivitet	Utfall 2020 (2019)	Kommentar
Fastställa samt kommunicera/utbilda i etisk & antikorrupsionspolicy internt och gentemot leverantörer	Delvis genomförd	Policyn har fastställts, men utbildning återstår.
Införa Whistleblower-funktion, internt och externt	Genomförd	Whistleblower-funktionen återfinns på CTTs hemsida www.ctt.se

Nyckeltal/aktivitet/prioritering	Mätning
Kommunicera/utbilda i etisk & antikorrupsionspolicy internt och gentemot leverantörer	
Kompletera befintlig visseblåsar-funktion med ett visseblåsarprogram där t ex utbildning ingår	

HÅLLBARHETS PRIORITERINGAR 2021

MEDARBETARNA ÄR NYCKELN TILL VÅR FRAMGÅNG

Medarbetarnas kompetenser, erfarenheter och engagemang utgör förutsättningar för CTTs förmåga att nå visionen. Det är tillsammans som vi bygger ett bolag som i alla delar präglas av hög affärsetik, gedigen kompetens, och, inte minst, en jämställd och hälsosam arbetsmiljö.

CTT strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare och efter att såväl befintliga som potentiella medarbetare ska känna att det hos oss finns goda möjligheter till en intressant framtid. Flygindustrin präglas generellt av en hög grad av noggrannhet och väl utvecklade rutiner för att möta krav och förväntningar från kunder och myndigheter. Att kontinuerligt erbjuda medarbetarna att utveckla och fördjupa

sina kompetenser är därmed affärskritiskt och en central del för HR-arbetet. Insatserna har haft god effekt och bidragit till att många av CTTs medarbetare stannar kvar i bolaget; av de som var anställda för fem år sedan arbetar 83 procent kvar idag och 77 procent av de som var anställda för tio år sedan. Det gör också att CTT endast undantagsvis behöver anlita inhyrd personal.

Ett attraktivt helhetspaket

CTT erbjuder kollektivavtal, marknads-mässiga löner och arbetstidsförkortning som exempelvis ger samtliga ledigt över jul och nyår, samt på en del klämdagar. För att stötta god hälsa erbjuds träningsbidrag och företagshälsövård med frivilliga hälsokontroller. Bolaget strävar också efter att underlätta för medarbetare att kombinera arbete med föräldraskap.

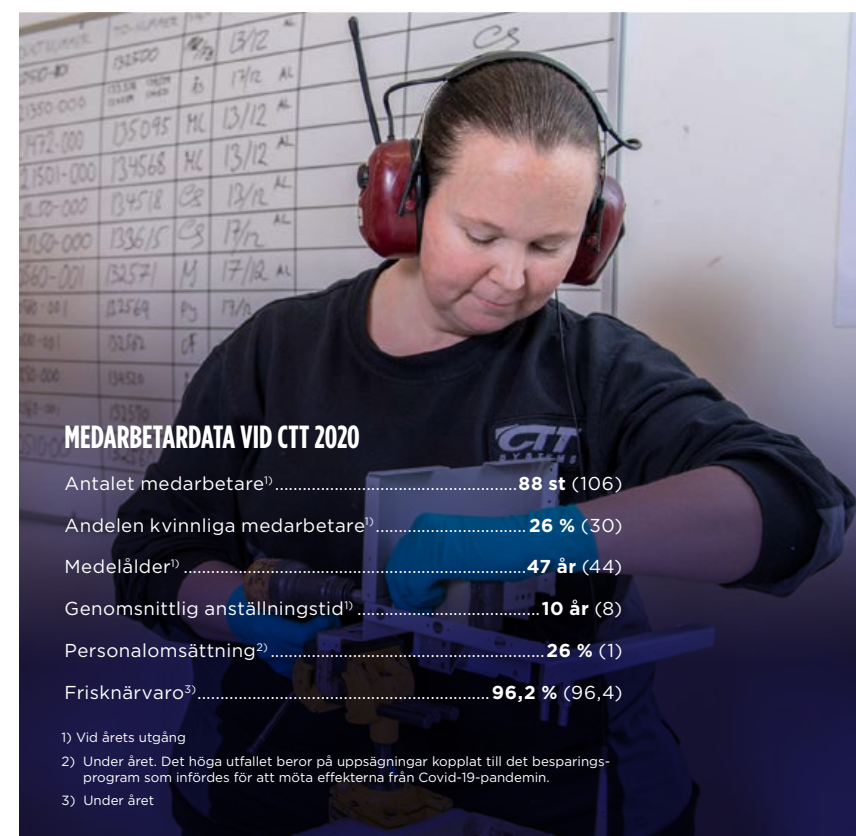
Sedan 2016 görs årliga insättningar till en vinstandelsstiftelse.

CTT uppmuntrar också till ett inkluderande klimat med god sammanhållning. Organisationen är relativt platt med nära till VD som ofta är delaktig i det dagliga arbetet. Utvecklingsmöjligheterna är goda vad gäller arbetsinnehåll och möjligheter att söka nya roller. De långa ledtiderna i branschen gör också att arbetet kan planeras så att alltför hög arbetsbelastning normalt kan undvikas.

En inkluderande arbetsplats där medarbetarna trivs

CTT arbetar aktivt för att skapa en jämställd arbetsplats präglad av lagarbete, gemenskap, trivsel och ömsesidig respekt för varandra. Som stöd i den kontinuerliga utvecklingen av arbetsmiljön gör CTT regelbundna medarbetarenkäter för att följa upp medarbetarnas upplevelse av arbetsplatsen. Den medarbetarundersökning som gjordes under 2020 visade att 95 % (87) var nöjda eller mycket nöjda med gemenskapen och trivseln på företaget.

Under 2020 inkom inga ärenden till HR-avdelningen kopplade till kränkande särbehandling, trakasserier eller diskriminering.



MEDARBETARDATA VID CTT 2020

Antalet medarbetare ¹⁾	88 st (106)
Andelen kvinnliga medarbetare ¹⁾	26 % (30)
Medelålder ¹⁾	47 år (44)
Genomsnittlig anställningstid ¹⁾	10 år (8)
Personalomsättning ²⁾	26 % (1)
Frisknärvaro ³⁾	96,2 % (96,4)

1) Vid årets utgång
2) Under året. Det höga utfallet beror på uppsägningar kopplat till det besparingsprogram som infördes för att möta effekterna från Covid-19-pandemin.
3) Under året



PERSONALENS VINSTANDELS- STIFTELSE

- **OMFATTAR SAMTLIGA ANSTÄLLDA DÄR VARJE MEDARBETARE FÅR LIKA STOR ANDEL I FÖRHÅLLANDE TILL ARBETAD TID.**
- **VARJE ANSTÄLLD MED FULL ANDEL ÄGER VIA STIFTELSEN DRYGT 1 500 AKTIER I CTT.**
- **PER 2020-12-31 VAR VINSTANDELSSTIFTELSEN ENLIGT AKTIEBOKEN 20:E STÖRSTA ÄGAREN I CTT.**
- **FÖR ÅR 2020 AVSATTES CA 30 000 SEK PER BERÄTTIGAD ANSTÄLLD.**

Avsättning till vinstandelsstiftelsen
Sedan 2015 har CTT en fristående vinstandelsstiftelse som ger alla medarbetare del i CTTs ekonomiska framgångar. Syftet med stiftelsen är att skapa en tydligare koppling mellan medarbetarnas kollektiva prestation, deras ersättning och bolagets resultat samt på sikt även att stärka medarbetarnas engagemang genom aktieäggande. Varje CTT-medarbetare som arbetat heltid sedan starten äger via vinstandelsstiftelsen motsvarande drygt 1 500 aktier i CTT. Sammantaget ägde den fem år gamla vinstandelsstiftelsen vid årsskiftet motsvarande drygt 1 procent av aktiekapitalet i CTT.

Varje år avsätts 7,5 procent av bolagets resultat före skatt till stiftelsen, dock högst 22,5 procent av beslutad utdelning. Tilldelningen per person kan bli högst två månadslöner, räknat som genomsnittslön i företaget. Medlen investeras i CTT-aktier som förvärvas på marknaden efter bolagsstämman varje år.

Alla anställda, oavsett lön och befattning, tilldelas lika andelar i förhållande till årsarbetstid, förutsatt att de varit anställda minst tre månader och inte slutat under samma år som de börjat. Utbetalningar till anställda kan ske tidigast fem år efter räkenskapsåret som är grund för avsättningen till stiftelsen. Den anställda bestämmer själv om medlen ska betalas ut eller kvarstå i stiftelsen.

Under 2020 avsattes ett värde om ca 30 000 SEK per berättigad anställd. Stiftelsen förvärvade under 2020 totalt 43 179 aktier i CTT och ökade därmed sitt innehav till 131 624 aktier.

TOMMY ERIKSSON,

Beredare vid CTT-Bribo i Nybro

Sedan 2017 är det småländska verkstadsföretaget Bribo i Nybro en division inom CTT Systems. Samarbetet sträcker sig dock betydligt längre tillbaka i tiden och Tommy Eriksson är en av medarbetarna som har varit med på hela resan.

- När jag började 1983, som 19-åring, var vi ett litet verkstadsföretag med fem anställda inklusive grundarna, så vi har vuxit en del sedan dess! Om jag minns rätt så var det en av våra kunder som tipsade CTT om Bribo vilket ledde till att vi blev deras underleverantör. Under årens lopp växte sedan ett produktivt samarbete fram och idag är vi en division inom CTT, säger Tommy Eriksson, beredare på CTT-Bribo.

I verkstaden i Nybro utförs avancerad precisionsbearbetning av plåt detaljer, till exempel bockning, stansning, nibbling, laserskärning och gradning. En del av arbetet resulterar i specialdetaljer till CTTs luftavfuktare som sedan kommer att sitta i Boeings och Airbus flygplan. I september 2020 utökades maskinparken med en ny fiberkombilaser som är CTTs hittills största investering och mest avancerade maskin för datorstyrd precisionskärning av bland annat plåt, aluminium och rostfritt stål.

- Fiberkombilasern gör verkligen vårt arbete betydligt effektivare, bland annat genom robotfunktionen för att sortera också väldigt små bitar av materialet. Den gör också att vi kan arbeta i fler material än vad som tidigare var möjligt, till exempel koppar, mässing och tjockare plåt. En viktig investering som gör oss väl rustade för framtiden, säger Tommy Eriksson.

CTT-Bribo har idag ett 20-tal medarbetare där de flesta är sysselsatta i verkstaden och roterar mellan olika delar av tillverkningsprocessen.

- Det bästa med att jobba här är trivseln och den goda stämningen mellan oss som jobbar. Gemenskapen gör att vi tillsammans klarar även ett så tufft år som 2020!

**”DET BÄSTA MED ATT
JOBBA HÄR ÄR TRIV-
SELN OCH DEN GODA
STÄMNINGEN MELLAN
OSS SOM JOBBAR.”**

ANDREAS LYBÄCK,

montör vid CTT i Nyköping

Flygbranschen präglas av långa produktlivscyklar där eftermarknaden är en viktig del av affärsmodellen. Tillväxten drivs av antalet levererade luftfuktare och avfuktare till flygbolagen, vilka i sin tur tenderar att premiera originalleverantörer i eftermarknaden.

Under de dryga sex år som Andreas Lybäck arbetat på CTT har han under större delen av tiden varit på MRO-avdelningen, där underhållsservice varvas med reparationer.

- Att arbeta med underhåll och reparationer blir aldrig monotont. Det handlar mycket om problemlösning där vi utifrån varje fall måste kunna göra en bedömning av hur felet kan åtgärdas så effektivt som möjligt, säger Andreas Lybäck.

2020 har varit oerhört utmanande för hela flygindustrin och det har även drabbat CTTs eftermarknadsförsäljning eftersom den till stor del är beroende av långdistansflygningarna.

- Corona-pandemins påverkan på flygbranschen och därmed på CTT är så klart tufft för oss alla. Det har handlat om att snabbt anpassa verksamheten utifrån nya förutsättningar och se till att resurser och bemanning finns på rätt ställen. För min egen del har det inneburit att jag under året "pendlat" mellan produktion och MRO-avdelningen för att täcka upp.

- Vad som blir det nya normala för flyget återstår att se men jag tycker att vi så här långt med gemensamma krafter lyckats anpassa verksamheten väl utifrån omständigheterna, säger Andreas Lybäck.

**”ATT ARBETA MED
UNDERHÅLL OCH
REPARATIONER BLIR
ALDRIG MONOTONT.”**

FINANSIELLA RAPPORTER

Förvaltningsberättelse	41
• CFOs reflektion	41
• Resultaträkning	44
• Balansräkning	46
• Förändring i eget kapital	48
• Kassaflödesanalys	49
• Femårsöversikt nyckeltal	50
• Relevanta avstämningar av nyckeltal	51
• Definitioner av nyckeltal	52
• Verksamhet & Övrigt	53
• Risker och riskhantering	54
• Aktien	59
• Bolagsstyrningsrapport	62
• - Ledande befattningshavare	68
• - Styrelse	70
Noter till de finansiella rapporterna	72
Revisionsberättelse	87
Ordlista	90
Aktieägarinformation	91
Historik	92

CFOs REFLEKTION

Ett väldigt speciellt CFO-år

2020 har för alla företag varit ett extraordinärt år. Jag har i min roll som CFO lagt mycket tid på att fundera på några grundläggande frågor:

- Hur kommer Covid-19-pandemin påverka volymerna och vilket scenario blir med sanningen överensstämmande?
- Vilka åtgärder behövs för att anpassa vår kostnadsbas till dessa nya förutsättningar?
- Vilken effekt får pandemin på vår kapitalstruktur och finansiella styrka?
- Hur kommer vårt kassaflöde påverkas av pandemin?

Alla dessa frågor var väldigt svåra att besvara i inledningen av pandemin, men när vi nu är cirka ett år in i den har mycket av osäkerheten som omgivit dessa frågor skingrats. Därför är nu en bra tid att fördjupa sig lite i hur var och en av dessa frågor har påverkats och fortfarande påverkar CTT.

Scenarion och påverkan på volymerna

I början av pandemin, i mars månad, gjordes många olika scenarion som ändrades i takt med att Covid-19 spreds över världen. CTT landade tidigt i bedömningen att våra verksamheter skulle få olika påverkan i omfattning och tid, vilket illustreras i bilden nedan.

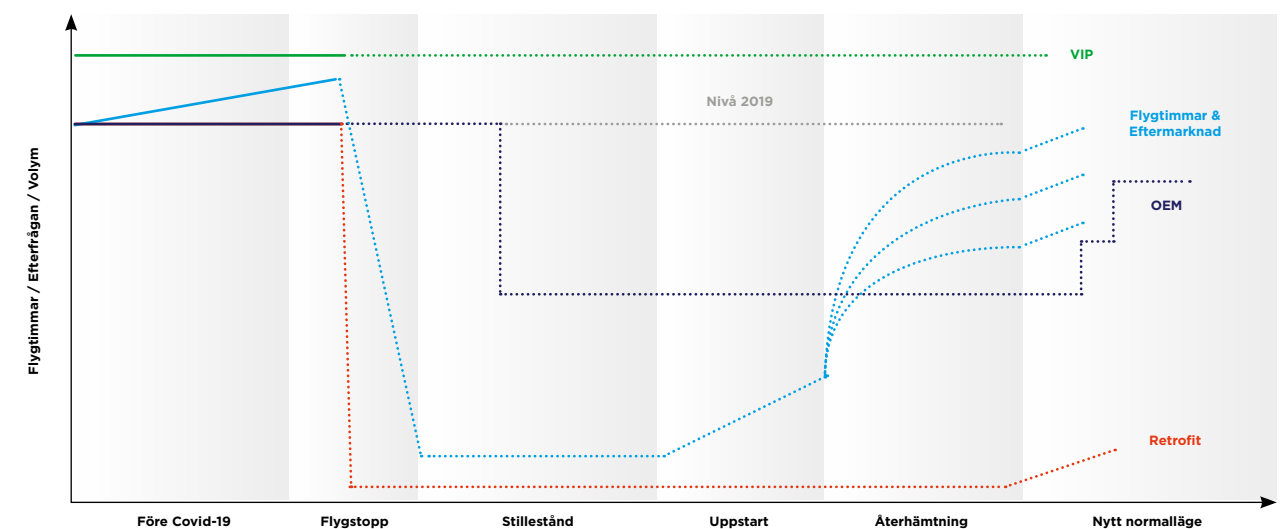
Bilden visar hur bolagets olika försäljningsområden förväntades påverkas av kollapsen i flygtrafiken och under den gradvisa återhämtningen därefter. I ena änden ser vi CTTs VIP-affärer som i det närmaste är helt konjunkturokänsliga och påverkas därmed inte av ett flygstopp som detta. I andra änden återfinns eftermarknaden, som är direkt beroende av hur mycket flygplanen flyger, samt Retrofit-försäljningen där kunderna utgörs av flygbolag som med flygstoppet naturligtvis blev mycket restriktiva med alla typer av nyinvesteringar. Däremellan återfinns OEM med en trögrörlighet som är förknippad med den stora och komplexa produktionsapparatur som produktion av Widebody-flygplan innebär. Den förväntade återhämtningen varierar också



Daniel Ekstrand, CFO

utifrån karaktäristiken hos respektive försäljningsområde, där eftermarknadsförsäljningen återhämtar sig först i takt med att antalet flygtimmar ökar medan Retrofit får en klart långsammare återhämtning då många flygbolag väntas kämpa för sin överlevnad under lång tid framöver.

FRAMTIDA FÖRVÄNTAN I MARS 2020



När vi nu kommit betydligt längre in i pandemin har bilden i stort bekräftats även om vissa delar utvecklats något annorlunda, vilket illustreras i bilden nedan.

Det blev inget totalt stillestånd utan flygtimmarna har sett en stadig tillväxt sedan kollapsen i mars, om än i ett långsamt tempo. Däremot har CTTs eftermarknadsförsäljning inte återhämtat sig i samma utsträckning, vilket främst beror på lagerminskningar hos bolagets närmaste kunder. Denna eftersläpning är dock tillfällig då lagerminskningen alltid når ett slut när lagret är nere på tillräckligt låga nivåer. När långdistansflygningar kan öka kommer utnyttjandegraden öka och därmed antalet flygtimmar, vilket driver eftermarknaden.

OEM-efterfrågan har minskat stegvis och nått en lägre nivå än i det tidigare scenariot. Både Airbus och Boeing har kommunicerat att nuvarande produktionsnivåer på ca 5-6 flygplan per månad förväntas bestå under hela 2021 och in i stora delar av 2022. Boeing har skjutit på första leveransen av sin nyaste modell 777X till slutet på 2023 vilket skjuter uppskalningen av produktionen framåt. Retrofit kan dock komma att återhämta sig något tidigare än vi ursprungligen

bedömde då många flygbolag fått kraftiga stödpaket som dämpat fallet och medfört att färre flygbolag än väntat har gått i konkurs. Flera stödpaket har dessutom beviljats med krav på intensifierat arbete för att minska flygets klimatpåverkan, vilket kan gynna CTTs avfuktnings-system som genom viktbesparing bidrar till minskade utsläpp.

Anpassning av kostnadsbasen

Det kostnadsbesparingsprogram som beslutades i mars började ge effekt under andra kvartalet med fullt genomslag från tredje kvartalet och framåt. Besparingen motsvarar ca 20 MSEK på årsbasis eller ca 20 % av kostnadsbasen före pandemin. Programmet sträcker sig över bolagets hela kostnadsbas men har gett störst effekt på personalkostnaderna genom både personalneddragningar och minskad arbetstid. Vissa av åtgärderna är av mer tillfällig karaktär som minskning av arbetstid, resor och vissa försäljningsrelaterade kostnader, medan andra kommer ha påverkan längre fram som till exempel personalneddragningar. Besparingseffekten under 2020 uppgår till 13 MSEK. I början av 2021 genomfördes en andra personalneddragning som kan ses som

en växling bort från en tillfällig kostnadsminskning i form av minskad arbetstid, eftersom denna personalminskning är mer bestående än minskad arbetstid men samtidigt innebär att återstående personal tidigare återgår till full arbetstid.

Om vi återvänder till första bilden som visar förväntad återhämtning per försäljningsområde kan vi där även indirekt läsa ut på vilket sätt effekten av kostnadsbesparingsprogrammet kommer avta i takt med att volymerna återhämtar sig. Redan när eftermarknaden återhämtar sig kommer vi se en återgång av tidigare nämnda besparingar i resor och vissa försäljningskostnader, dels för att CTT då har råd att ta större kostnader men främst för att det då är rätt tid att investera i försäljning för framtida volymer. Däremot utgör produktionen av eftermarknadsprodukter en liten del av bolagets totala kostnadsbas vilket medför att vi kommer se en begränsad ökning av andra kostnader, då främst personalkostnader, i förhållande till försäljningsökningen när eftermarknaden återhämtar sig. När OEM-försäljningen i ett senare skede återhämtar sig kommer personalökningen relativt sett vara större, även om effektiviseringar vi gjort under pandemin kan ge vissa skalfördelar i detta skede.

Kapitalstruktur och finansiell styrka

När effekterna av pandemin minskar omsättningen till under hälften av nivån före pandemin får det naturligtvis stor påverkan på bolagets lönsamhet och därmed även dess finansiella ställning. Trots den kraftiga omsättningsminskningen har CTT bibehållit ett positivt nettore-sultat under samtliga kvartal 2020, vilket begränsat den negativa effekten på bolagets finansiella ställning. För att ändå säkerställa CTTs finansiella styrka genom hela pandemin säkrades under första kvartalet 2020 ytterligare kreditutrymme som uppgick till 70 MSEK. Kapitalstrukturen har under pandemin ändrats försiktigt genom en förskjutning mot större andel externa lån: under sommaren nyttjades knappt 10 MSEK av det tidigare säkerställda kreditutrymme om 70 MSEK och i januari 2021 ytterligare 30 MSEK när ett nytt lån togs upp.

Dessa åtgärder har säkerställt att CTT har en fortsatt stark finansiell ställning där soliditeten per den 31 december 2020 uppgick till 72 % (66) och kassa inklusive ännu ej nyttjad finansiering uppgick till 104 MSEK (133). Nettoskulden uppgick per den 31 december 2020 till 15 MSEK (-78) och eget kapital till 221 MSEK (240).

Faktorer som påverkat kassaflödet

Så plötsliga och kraftiga förändringar som pandemin haft på CTTs omsättning påverkar kassaflödet på flera sätt, där det mest uppenbara är lägre inflöde till följd av den minskade omsättningen och lägre kassaflöde från den löpande verksamheten till följd av det minskade rörelseresultatet.

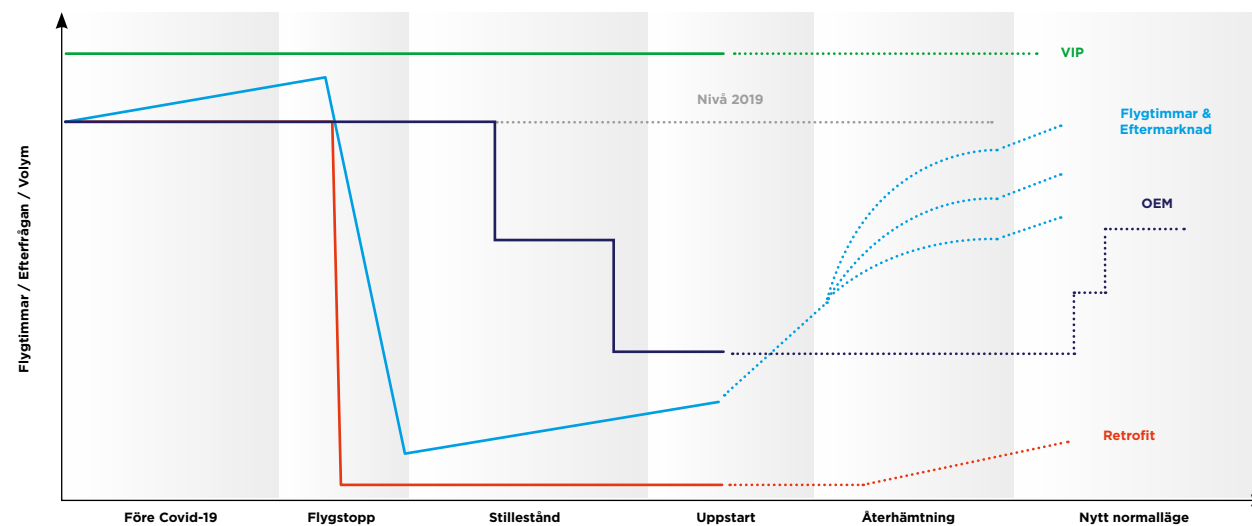
En inte lika uppenbar, men väldigt tydlig, Covid-19-relaterad påverkan på kassaflödet är den lageruppbyggnad vi sett under året. Flygindustrin präglas av långa ledtider genom hela underleverantörskedjan vilken ytterst styrs av två OEM-slutkunder vilka i sin tur utgör basen i det oligopol som flygindustrin som helhet utgör. En fördel med de långa ledtiderna och de buffertlager som ledtider medför är att flygindustrin i större utsträckning än flera andra mer just in time-betonade branscher på grund av buffertlagren kunnat bibehålla leveransförmågan genom hela pandemin. En nackdel är istället underleverantörernas, och däribland CTTs, stora negativa kassaflödespåverkan vid en kraftig inbromsning som den vi sett. När Airbus och Boeing kraftigt bromsar inleveranserna från sina leverantörer har dessa inte full möjlighet att skjuta vidare inbromsningen till sina

underleverantörer. Effekten blir den vi sett hos CTT under 2020: inflödet i lagret är större än utflödet vilket binder kapital och försämrar kassaflödet. För CTT förstärktes denna effekt av beslutet att aktivt öka buffertlagret för att säkerställa leveransförmågan genom hela pandemin.

Tre andra faktorer som inte är en följd av pandemin men som också haft stor påverkan på kassaflödet 2020 relativt det under 2019 är stora VIP-projekt med bak-tung fakturering under 2020, försäljningen av elektronikverksamheten i Gustavsberg 2019 samt en förskjutning av skattebetalningar mellan 2019 och 2020. I början av 2020 gjordes en skatteinbetalning om 23 MSEK vilken var hänförlig till inkomstskatt för tidigare år. 2019 påverkades således positivt av låg betald skatt under året.

Fördjupningen jag förmedlat i denna CFO-reflektion ger förhoppningsvis en tydligare bild av de åtgärder CTT vidtagit för att på ett så smidigt sätt som möjligt hjälpa företaget genom krisen. Jag är övertygad att de åtgärder som genomförts under 2020 är rätt åtgärder för att lägga en solid grund för fortsatt stark tillväxt och utveckling under tiden efter pandemin.

UTFALL OCH FRAMTIDA FÖRVÄNTAN IDAG



RESULTATRÄKNING

(MSEK)	Not	2020-01-01 -2020-12-31	2019-01-01 -2019-12-31
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning	3	200,8	354,9
Förändring av lager av produkter i arbete och färdigvarulager		4,3	-2,2
Aktiverat arbete för egen räkning		5,9	1,4
Övriga rörelseintäkter	3	22,2	22,4
S:a rörelsens intäkter		233,1	376,5
Rörelsens kostnader			
Råvaror och förnödenheter		-61,8	-105,9
Övriga externa kostnader	4	-40,5	-50,4
Personalkostnader	5	-68,1	-81,5
Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-6,8	-6,7
Övriga rörelsekostnader	4	-17,5	-12,2
S:a rörelsens kostnader		-194,8	-256,9
Rörelseresultat (EBIT)		38,4	119,6
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		2,4	0,2
Räntekostnader och liknande resultatposter		-1,2	-1,8
Finansnetto		1,2	-1,6
Resultat före skatt		39,6	118,0
Skatt	6	-8,5	-25,4
Årets resultat	7	31,1	92,6
Övrigt totalresultat		-	-
Årets totalresultat		31,1	92,6
Resultat per aktie, SEK	8	2,48	7,39

2020 blev året som präglades av pandemin Covid-19, där flygindustrin var en av de branscher som drabbats hårdast. Det märks tydligt i CTTs resultaträkning när man jämför 2020 med toppåret 2019. Covid-19 är den enskilt största faktorn som påverkat både omsättning och resultat även om andra effekter också påverkat, då främst att avfuktningssystemet upphörde som standardutrustning på Boeing 787. Även vissa jämförelsestörande poster som till exempel 2019 års försäljning av elektronikverksamheten i Gustavsberg har påverkat jämförelsen.

Omsättning och rörelseresultat

För helåret 2020 minskade nettoomsättningen med 43 % till 201 MSEK (355). Minskningen är hänförlig till de Covid-19-effekter som beskrivs i stycket ovan, att avfuktare utgått som standardutrustning på Boeing 787 samt till en mindre del extern försäljning från elektronikverksamheten i Gustavsberg som avyttrades i september 2019. De försäljningsområden som minskat mest är OEM som minskat med totalt 50 % (varav avfuktningssystemet till Boeing 787 utgör 60% av minskningen) och eftermarknad med 51 %. VIP-försäljningen är det område som inte påverkats av Covid-19 med en ökning om 17 MSEK (ca 115 %) jämfört med 2019.

Valuta och övriga poster

Under året försvagades USD mot SEK med ca 12 % (stängningskurs 2020 jämfört med stängningskurs 2019). Om man istället jämför genomsnittskursen för respektive år så är minskningen mer moderat med ca 3 % vilket medfört att den totala negativa valutaeffekten på rörelseresultatet mellan åren begränsats till 7 MSEK. Övriga poster av jämförelsestörande karaktär hade positiv effekt under både 2019 och 2020. Under 2019 om 4,6 MSEK vilket utgjordes av försäljningen av elektronikverksamheten i Gustavsberg och under 2020 om 6,6 MSEK till följd av justering av ersättning för sålda varor under tidigare perioder samt avskrivning av åtaganden som förfallit.

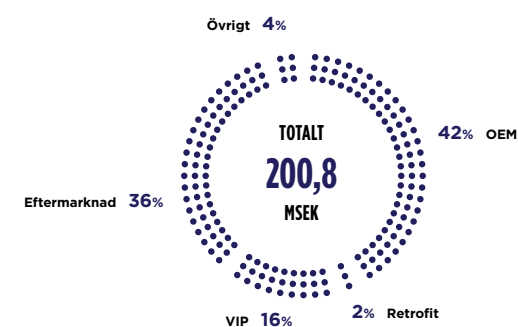
Kostnadsutveckling

Som följd av Covid-19-pandemins negativa effekt på omsättningen minskade företagens personalkostnader med 13,4 MSEK och övriga externa kostnader med 9,9 MSEK jämfört med föregående år; dels kopplat till en minskning av rörliga kostnader och att elektronikverksamheten i Gustavsberg avyttrades under

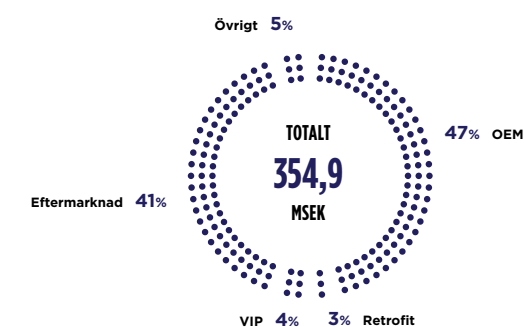
2019, dels genom det kostnadsbesparingsprogram som initierades under första kvartalet 2020. Kostnadsbesparingsprogrammet, som gett full effekt från och med tredje kvartalet, minskade kostnaderna med totalt 13,2 MSEK under året, vilket motsvarar drygt 20 MSEK på årsbasis. Programmet gav störst effekt på personalkostnaderna genom både perso-

nalneddragningar och minskad arbetstid. Den ersättning som bolaget har erhållit från staten beaktat Covid-19 är enbart ersättning för sjuklönekostnader och lägre arbetsgivaravgifter under en period. CTT har inte mottagit statliga bidrag för korttidsarbete.

FÖRDELNING NETTOOMSÄTTNING 2020



FÖRDELNING NETTOOMSÄTTNING 2019



FEMÅRSÖVERSIKT RESULTATRÄKNING 1)

RESULTATRÄKNING (MSEK)	CTT Systems AB 2020	CTT Systems AB 2019	CTT Systems AB 2018	CTT Systems AB 2017	Koncernen 2016
Intäkter	233,1	376,5	336,1	277,6	254,4
Kostnader	-187,9	-250,1	-239,7	-212,0	-191,8
Avskrivningar	-6,8	-6,7	-6,1	-7,7	-12,0
Resultat efter avskrivningar	38,4	119,6	90,2	57,9	50,6
Finansiella intäkter	2,4	0,2	0,5	4,2	0,0
Finansiella kostnader	-1,2	-1,8	-1,2	-1,2	-2,4
Resultat före skatt	39,6	118,0	89,5	60,9	48,3
Skatt	-8,5	-25,4	-19,8	-13,5	-10,7
Årets resultat	31,1	92,6	69,7	47,4	37,5

1) CTT System ABs utfall 2017-2020 är direkt jämförbart med koncernens utfall 2016 då koncernen upphört under 2017 på grund av fusion med dotterbolag.

BALANSRÄKNING

(MSEK)	Not	2020-12-31	2019-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	9	72,0	52,6
Licenser	10	-	0,6
Övriga immateriella tillgångar	11	1,1	1,3
		73,0	54,5
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Byggnader och mark	12	26,4	26,9
Maskiner och andra tekniska anläggningar	13	17,7	8,8
Inventarier, verktyg och installationer	14	9,6	9,5
		53,6	45,2
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i koncernföretag	15	0,0	0,0
Andra långfristiga fordringar		1,9	1,9
		1,9	1,9
S:a anläggningstillgångar		128,5	101,5
Omsättningstillgångar			
<i>Varulager</i>	16		
Råvaror och förnödenheter		49,3	38,0
Halvfabrikat		13,6	11,9
Produkter i arbete		3,3	6,2
Färdiga varor		35,0	17,3
		101,2	73,3
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar	17, 18	38,8	71,6
Upparbetad men ej fakturerad intäkt	3	8,3	0,5
Skattefordringar		1,8	-
Övriga fordringar	19	3,1	2,3
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	20	4,2	3,5
		56,2	77,9
<i>Kassa och bank</i>	18, 21, 22, 23	21,6	110,0
S:a omsättningstillgångar		179,0	261,3
S:A TILLGÅNGAR		307,5	362,8

Trots att Covid-19-pandemin påverkat flygindustrin och därmed CTT negativt så är CTTs finansiella ställning fortsatt mycket stark med låga skulder till kreditinstitut om 37 MSEK (32), hög soliditet om 72 % (66) samt kassa inklusive ej nyttjad finansiering som uppgick till 104 MSEK (133) vid utgången av 2020. De största förändringarna som under året påverkat balansräkningen är minskning av kassan (se analys av kassaflödet för ytterligare information), minskning av kundfordringar till följd av den lägre omsättningen, ökning av varulagret samt investeringar i immateriella tillgångar och maskiner.

Varulager

Lageruppbyggnaden under 2020 är en följd av att CTT producerade mot lager i samband med Boeings produktionsstopp under andra kvartalet, beslut om ökat säkerhetslager för att säkerställa leveransför-

mågan under pandemin Covid-19 samt en trögrörlighet i inleveranser av komponenter vid den kraftiga volymminskning som skett. Trögrörligheten är en följd av långa ledtider och därmed relativt lång orderbok mot leverantör vilket gör att inleveranser av komponenter inte bromsas i samma takt som utleveranserna mot kund, vid plötsliga och kraftiga förändringar som de under 2020.

Investeringar

Ökningen av anläggningstillgångarna är främst hänförligt till investeringar i utvecklingsprojekt. 2020 har varit ett intensivt år för CTT ur ett utvecklingsperspektiv, med flera parallella utvecklingsprojekt som drivits. Årets aktiverade belopp uppgår till 20,5 MSEK (12,4) och utgörs av utvecklingsarbeten kopplade till projekten New Zonal Dryer, Global 7500 och Boeing 777X. Årets investeringar i materiella anläggningstillgångar har ökat och uppgick till 13,2 MSEK

(8,9). Den enskilt största investeringen är i en ny bearbetningsmaskin som, efter att den togs i bruk i september 2020, resulterat i en ökning av både kapacitet och driftsäkerhet i produktionsverksamheten i Nybro.

Finansiell ställning

Sammantaget har CTT en stark finansiell ställning där soliditeten per den 31 december 2020 uppgick till 72 % (66) och kassa inklusive ännu ej nyttjad finansiering uppgick till 104 MSEK (133). Nettoskulden uppgick per den 31 december 2020 till 15 MSEK (-78) och eget kapital till 221 MSEK (240). Under januari 2021 har bolaget upptagit ytterligare lån om 30 MSEK vilket minskat ännu ej nyttjad finansiering med motsvarande belopp. Detta gör att styrelsen sammantaget bedömer att bolaget har en stark finansiell ställning som kommer att bibehållas under det kommande året.

FORTS. BALANSRÄKNING

(MSEK)	Not	2020-12-31	2019-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital ¹⁾	24		
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		12,5	12,5
Bundna reserver		69,8	49,3
		82,3	61,8
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserat resultat		107,1	85,7
Årets resultat		31,1	92,6
		138,2	178,4
S:a eget kapital		220,5	240,2
Avsättningar			
Avsättningar för garantiåtaganden	25	6,1	8,4
S:a avsättningar		6,1	8,4
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut, räntebärande	18, 21, 26, 27	35,7	32,5
S:a långfristiga skulder		35,7	32,5
Kortfristiga skulder			
Checkräkningskredit	21, 22	-	-
Skulder till kreditinstitut, räntebärande	18, 21, 26, 27	1,2	-
Förskott från kunder	3	1,7	1,4
Fakturerad men ej upparbetad intäkt	3	0,1	2,3
Leverantörsskulder	18, 26	16,9	22,9
Övriga avsättningar	25	-	-
Skatteskulder		-	21,2
Övriga skulder	18, 26	9,0	12,0
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	28	16,3	22,1
S:a kortfristiga skulder		45,2	81,8
S:A EGET KAPITAL OCH SKULDER		307,5	362,8

1) För mer information, se avsnittet Förändring i eget kapital.

FEMÄRSÖVERSIKT BALANSRÄKNING ²⁾

BALANSRÄKNING (MSEK)	CTT Systems AB 2020-12-31	CTT Systems AB 2019-12-31	CTT Systems AB 2018-12-31	CTT Systems AB 2017-12-31	Koncernen 2016-12-31
Tillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar	73,0	54,5	43,1	25,8	20,3
Materiella anläggningstillgångar	53,6	45,2	40,7	39,5	43,6
Finansiella anläggningstillgångar	1,9	1,9	1,9	5,4	17,5
Övriga omsättningstillgångar	157,4	151,3	164,9	127,5	131,0
Kassa och bank	21,6	110,0	68,5	63,7	33,0
S:a tillgångar	307,5	362,8	319,0	261,8	245,3
Eget kapital och skulder					
Eget kapital	220,5	240,2	198,3	163,1	141,3
Avsättningar, garantiåtaganden	6,1	8,4	6,9	6,8	5,2
Långfristiga skulder, räntebärande	35,7	32,5	31,3	21,4	35,9
Kortfristiga skulder, räntebärande	1,2	-	-	7,5	8,3
Kortfristiga skulder, ej räntebärande	44,0	81,8	82,5	63,0	54,6
S:a eget kapital och skulder	307,5	362,8	319,0	261,8	245,3

1) För mer information, se avsnittet Förändring i eget kapital.

2) CTT System ABs utfall 2017-2020 är direkt jämförbart med koncernens utfall 2016 då koncernen upphört under 2017 på grund av fusion med dotterbolag.

FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

(MSEK)	Bundet eget kapital					Fritt eget kapital					
	Bundna reserver					Balanserat resultat					
	Aktie- kapital	Reserv- fond	Fond för utvecklings- utgifter	S:a	S:a	Över- kurs- fond	Balan- serat resultat	S:a	Årets resultat	S:a	S:a eget kapital
Eget kapital 2018-12-31	12,5	6,5	30,3	36,8	49,4	28,9	50,4	79,2	69,7	148,9	198,3
Utdelning till aktieägare	-	-	-	-	-	-	-50,7	-50,7	-	-50,7	-50,7
Avsättning till fond för utvecklingsutgifter	-	-	12,4	12,4	12,4	-	-12,4	-12,4	-	-12,4	-
Vinstdisposition	-	-	-	-	-	-	69,7	69,7	-69,7	-	-
Årets resultat	-	-	-	-	-	-	-	-	92,6	92,6	92,6
Eget kapital 2019-12-31	12,5	6,5	42,8	49,3	61,8	28,9	57,0	85,7	92,6	178,4	240,2
Utdelning till aktieägare	-	-	-	-	-	-	-50,7	-50,7	-	-50,7	-50,7
Avsättning till fond för utvecklingsutgifter	-	-	20,5	20,5	20,5	-	-20,5	-20,5	-	-20,5	-
Vinstdisposition	-	-	-	-	-	-	92,6	92,6	-92,6	-	-
Årets resultat	-	-	-	-	-	-	-	-	31,1	31,1	31,1
Eget kapital 2020-12-31	12,5	6,5	63,3	69,8	82,3	28,9	78,2	107,1	31,1	138,2	220,5

STYRELSENS FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

	SEK
Vinstmedel till förfogande:	
Balanserade vinstmedel	78 223 176
Överkursfond	28 856 978
Årets vinst	31 086 853
S:a	138 167 007
Utdelning till aktieägarna med 1,74 SEK per aktie (12 529 443 aktier)	21 801 231
Balanseras i ny räkning	116 365 777
S:a	138 167 007

Under 2020 betalade CTT en utdelning på 50 744 KSEK (50 744) till aktieägarna. Detta motsvarar en utdelning på 4,05 SEK per aktie (4,05).

Under 2021 föreslår styrelsen en utdelning på 21 801 KSEK (1,74 SEK per aktie). I och med att CTTs utdelning måste godkännas av bolagsstämman, redovisas ingen skuld i detta avseende i bolagets finansiella rapporter för 2020. Inkomstskatten väntas inte bli påverkad för CTT till följd av denna transaktion.

KASSAFLÖDESANALYS

(MSEK)	Not	2020-01-01 -2020-12-31	2019-01-01 -2019-12-31
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat (EBIT)		38,4	119,6
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet			
Avskrivningar		6,8	6,7
Reavinst vid försäljning av verksamhetsgren ¹⁾		-	-4,5
Övrigt		-9,1	1,1
Finansiella inbetalningar		0,0	0,2
Finansiella utbetalningar		-1,1	-1,4
Betald inkomstskatt		-34,6	-13,5
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		0,5	108,3
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Förändring av varulager		-27,9	6,5
Förändring av rörelsefordringar		23,5	6,6
Förändring av rörelseskulder		-6,9	-12,8
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital		-11,2	0,3
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-10,8	108,6
Investeringsverksamheten			
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-20,5	-13,8
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-13,2	-8,9
Försäljning materiella anläggningstillgångar		0,1	0,4
Försäljning av verksamhetsgren ¹⁾		-	5,0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-33,6	-17,3
Finansieringsverksamheten	27		
Upptagna lån		9,8	-
Amortering av lån		-0,3	-
Utbetald utdelning		-50,7	-50,7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-41,2	-50,7
Periodens kassaflöde		-85,6	40,6
Likvida medel vid periodens början	18, 23	110,0	68,5
Kursdifferens i likvida medel		-2,7	0,9
Likvida medel vid periodens slut	18, 23	21,6	110,0

¹⁾ Inkrämsförsäljning av elektronikverksamheten i Gustavsberg till AFRY (fd ÄF Pöyry) den 2 september 2019.

Utfall 2020

Kassaflödet före förändringar i rörelsekapital minskade under helåret 2020 till 0 MSEK (108). Kassaflödet från den löpande verksamheten minskade till -11 MSEK (109). Rensat för jämförelsestörande post i form av en större skatteinbetalning hänförlig till inkomstskatt för tidigare år om 23 MSEK uppgick kassaflödet från löpande verksamheten till 12 MSEK (95).

Det sämre kassaflödet under 2020 är främst hänförligt till den lägre omsättningen, det lägre rörelseresultatet, lager-

uppbyggnad samt på baktung fakturering i större VIP-projekt. Den stora skillnaden i kassaflöde mot föregående år beror till en del även på att kassaflödet under 2019 lyftes av försäljningen av elektronikverksamheten i Gustavsberg (20 MSEK) samt låg betald skatt under året.

Lageruppbyggnaden under 2020 är en följd av att CTT producerade mot lager i samband med Boeings produktionsstopp under andra kvartalet, beslut om ökat säkerhetslager för att säkerställa leveransförmågan under pandemin Covid-19

samt en trögrörlighet i inleveranser av komponenter vid den kraftiga volymminskning som skett.

Årets kassaflöde belastades även av utbetald utdelning om 51 MSEK (51).

FEMÅRSÖVERSIKT NYCKELTAL¹⁾

NYCKELTAL	2020	2019	2018	2017	2016
Omsättning & Resultat					
Nettoomsättning, MSEK	201	355	315	273	252
Rörelseresultat (EBIT), MSEK	38	120	90	58	51
Rörelsemarginal, %	19	34	29	21	20
Vinstmarginal, %	20	33	28	22	19
Årets resultat, MSEK	31	93	70	47	38
Avkastning på sysselsatt kapital, %	14	48	43	31	28
Avkastning på eget kapital, %	13	42	39	31	30
Avkastning på totalt kapital, %	12	35	31	25	21
Aktiedata					
Resultat per aktie, SEK	2,48	7,39	5,56	3,79	3,00
Eget kapital per aktie, SEK	17,60	19,17	15,83	13,01	11,27
Kassaflöde från den löpande verksamheten per aktie, SEK	-0,86	8,67	4,88	7,14	3,99
Utdelning per aktie, SEK ²⁾	1,74	4,05	4,05	2,75	2,10
Antal aktier på balansdagen	12 529 443	12 529 443	12 529 443	12 529 443	12 529 443
Genomsnittligt antal aktier under perioden	12 529 443	12 529 443	12 529 443	12 529 443	12 529 443
Börskurs på balansdagen, SEK	152,2	176,8	123,2	167,0	105,5
Kassaflöde & Finansiell ställning					
Kassaflöde från den löpande verksamheten, MSEK	-11	109	61	90	50
Kassalikviditet, %	218	259	212	205	194
Räntetäckningsgrad, ggr	35	64	77	52	34
Skuldsättningsgrad, ggr	0,2	0,1	0,2	0,2	0,3
Soliditet, %	72	66	62	62	58
Personal & Investeringar					
Antal anställda, årsmedeltal	93	108	98	94	91
Intäkt per anställd, MSEK	2,5	3,5	3,4	3,0	2,8
Löner, MSEK	47,1	56,4	52,7	47,6	43,1
Investeringar, MSEK	33,8	22,7	24,6	14,6	17,3

1) CTT System ABs utfall 2017-2020 är direkt jämförbart med koncernens utfall 2016 då koncernen upphört under 2017 på grund av fusion med dotterbolag.

2) 2020 avser föreslagen utdelning.

RELEVANTA AVSTÄMNINGAR AV NYCKELTAL

MSEK	2020	2019	2018
Rörelsemarginal			
Rörelseresultat (EBIT)	38,4	119,6	90,2
/ Nettoomsättning	200,8	354,9	315,3
= Rörelsemarginal	19%	34%	29%
Vinstmarginal			
Resultat före skatt	39,6	118,0	89,5
/ Nettoomsättning	200,8	354,9	315,3
= Vinstmarginal	20%	33%	28%
Avkastning på sysselsatt kapital			
(Resultat efter avskrivningar	38,4	119,6	90,2
+ Finansiella intäkter)	0,0	0,2	0,1
/ Genomsnittligt sysselsatt kapital			
Genomsnittligt totalt kapital (balansomslutning)	335,2	340,9	290,4
Totalt kapital vid årets början	362,8	319,0	261,8
Totalt kapital vid årets slut	307,5	362,8	319,0
- Genomsnittliga icke räntebärande skulder inkl uppskjutna skatter	-70,1	-89,8	-79,6
Icke räntebärande skulder inkl uppskjutna skatter, årets början	-90,2	-89,4	-69,8
Icke räntebärande skulder inkl uppskjutna skatter, årets slut	-50,1	-90,2	-89,4
S:a genomsnittligt sysselsatt kapital	265,0	251,1	210,8
= Avkastning på sysselsatt kapital	14%	48%	43%
Avkastning på eget kapital			
Årets resultat	31,1	92,6	69,7
/ Genomsnittligt eget kapital	230,3	219,2	180,7
Eget kapital vid årets början	240,2	198,3	163,1
Eget kapital vid årets slut	220,5	240,2	198,3
= Avkastning på eget kapital	13%	42%	39%
Avkastning på totalt kapital			
(Resultat före skatt	39,6	118,0	89,5
- Finansiella kostnader)	-1,2	-1,5	-1,2
/ Genomsnittligt totalt kapital (för beräkning, se "Avkastning på sysselsatt kapital")	335,2	340,9	290,4
= Avkastning på totalt kapital	12%	35%	31%
Kassalikviditet			
(Omsättningstillgångar	179,0	261,3	233,4
- Varulager	101,2	73,4	80,6
+ Beviljad outnyttjad checkkredit)	20,7	23,5	22,6
/ Kortfristiga skulder	45,2	81,8	82,5
= Kassalikviditet	218%	259%	212%
Räntetäckningsgrad			
(Resultat före skatt	39,6	118,0	89,5
- Finansiella kostnader)	-1,2	-1,5	-1,2
/ Finansiella kostnader	-1,2	-1,5	-1,2
= Räntetäckningsgrad, ggr	35	79	77
Skuldsättningsgrad			
Räntebärande skulder, dvs summa räntebärande poster på BR:s skuldsida	36,9	32,5	31,3
/ Eget kapital	220,5	240,2	198,3
= Skuldsättningsgrad, ggr	0,2	0,1	0,2
Intäkt per anställd			
Rörelsens intäkter	233,1	376,5	336,1
/ Antal anställda, årsmedeltal	93	108	98
= Intäkt per anställd	2,5	3,5	3,4

DEFINITIONER AV NYCKELTAL

Avkastning på eget kapital

Årets resultat i procent av genomsnittligt eget kapital.

Avkastning på eget kapital är ett mått som bolaget betraktar som viktigt för en investerare som vill kunna jämföra sin investering med alternativa investeringar.

Avkastning på totalt kapital

Resultat efter finansnetto plus finansiella kostnader i procent av genomsnittligt balansomslutning.

Avkastning på totalt kapital är ett mått som bolaget betraktar som viktigt för en investerare som vill se hur effektivt utnyttjandet av totala kapitalet i bolaget är och vilken avkastning det ger.

Avkastning på sysselsatt kapital

Resultat efter avskrivningar plus finansiella intäkter i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital. Det sysselsatta kapitalet definieras som balansomslutningen minskad med icke räntebärande skulder inklusive uppskjutna skatter.

Avkastning på sysselsatt kapital är ett mått som bolaget betraktar som viktigt för investerare som vill förstå resultatgenereringen i förhållande till sysselsatt kapital.

Eget kapital per aktie

Eget kapital i förhållande till antalet aktier på balansdagen.

Bolaget anser att nyckeltalet eget kapital per aktie är relevant för investerare eftersom det beskriver storleken av det egna kapitalet som tillhör aktieägarna i bolaget.

Intäkt per anställd

Rörelsens intäkter dividerat med genomsnittligt antal årsanställda.

Bolaget anser att intäkt per anställd är ett relevant mått för investerare som vill förstå hur effektivt bolaget använder sitt humankapital.

Kassaflöde per aktie

Kassaflöde från den löpande verksamheten dividerat med genomsnittligt antal aktier.

Bolaget anser att kassaflöde per aktie är relevant för investerare eftersom det beskriver storleken på kassaflödet direkt hänförligt till aktieägarna i bolaget.

Kassalikviditet

Omsättningstillgångar exklusive varulager men inklusive beviljad outnyttjad checkkredit dividerat med kortfristiga skulder.

Bolaget anser att kassalikviditeten är viktig för kreditgivare som vill förstå den kortsiktiga betalningsförmågan hos bolaget.

Resultat per aktie

Finansiellt mått (nyckeltalet) enligt IFRS

Årets resultat dividerat med genomsnittligt antal aktier.

Räntetäckningsgrad

Resultat efter finansnetto med återläggning av finansiella kostnader dividerat med finansiella kostnader.

Räntetäckningsgraden är ett nyckeltalet som visar hur mycket resultatet kan sjunka utan att räntebetalningarna riskeras. Bolaget betraktar nyckeltalet som relevant för investerare som vill bedöma bolagets finansiella motståndskraft.

Rörelseresultat (EBIT)

Rörelseresultat före finansiella poster samt skatter.

Bolaget anser att nyckeltalet rörelseresultat (EBIT) är relevant för investerare som vill förstå bolagets resultat utan påverkan från hur verksamheten är finansierad.

Rörelsemarginal

Resultat efter avskrivningar i procent av årets nettoomsättning.

Bolaget betraktar rörelsemarginalen som ett relevant nyckeltalet för investerare som vill förstå hur stor del av intäkterna som blivit över för att täcka räntor, skatt och resultat.

Skuldsättningsgrad

Räntebärande skulder dividerat med eget kapital.

Skuldsättningsgraden visar relationen mellan lånat och eget kapital och därmed belåningens hävstångseffekt. Bolaget betraktar nyckeltalet som relevant för investerarens bedömning av bolagets finansiella styrka.

Soliditet

Eget kapital i procent av balansomslutningen.

Soliditet är ett mått som bolaget betraktar som viktigt för kreditgivare som vill kunna förstå bolagets långsiktiga betalningsförmåga.

Vinstmarginal

Resultat efter finansiella poster i procent av nettoomsättningen.

Bolaget betraktar vinstmarginalen som relevant för investerare eftersom den visar hur stor del av intäkterna som blivit över när alla kostnader exklusive skatt är täckta och därmed sätter vinsten i relation till verksamhetens omfattning.

Allmänt om verksamheten

CTT Systems AB (publ.) ("CTT") är marknadsledande utvecklare och tillverkare av system som aktivt reglerar luftfuktigheten i flygplan. I ett flygplan finns två huvudsakliga problem när det gäller luftfuktighet; dels alltför torr luft i kabinen där passagerare och besättning vistas och dels ackumulering av fukt i flygplanskroppen till följd av kondensation. CTTs luftfuktare ökar luftfuktigheten i kabinen för en förbättrad miljö för människorna ombord. Samtidigt motverkar bolagets avfuktare kondensationen vilket ger lättare flygplan, lägre bränsleförbrukning och därmed mindre miljöpåverkan. Vår verksamhet kan kortfattat beskrivas:

- CTT har två produktområden – antikondensationssystem och luftfuktarsystem.
- CTT är ensamt vald som leverantör av luftfuktarsystem till flygplanstillverkarna Airbus och Boeings nya modeller av långdistansflygplan.
- CTT gynnas av att flygindustrin präglas av höga inträdes hinder med stark reglering. Dessutom har branschen långa ledtider och långa produktlivscykler som ytterst styrs av flygplanstillverkarnas långa modellprogram.
- CTTs eftermarknadsförsäljning är en viktig del av verksamheten med ett stort värde om CTT får ut fullt värde under hela produktlivscykeln.
- CTT har sitt säte i Nyköping, noterades 1999 på Nasdaq Stockholms Small Cap-lista och tillhör sedan 2021 Nasdaq Stockholms Mid Cap-lista.

Väsentliga händelser under året och efter dess utgång

- 2020-02-03: CTT Systems AB offentliggör att Airbus valt CTT som OEM-leverantör av antikondensationsprodukter till A320-flygplansfamiljen.
- 2020-03-25: CTT Systems AB publicerar ett pressmeddelande om hur bolaget påverkas av pandemin Covid-19. Den omfattande stilleståndssituationen hos flygbolag ledde till negativ finansiell påverkan på CTT från andra kvartalet 2020. Den stora osäkerheten om framtiden ledde till att CTT valde att dra tillbaka guidningen för helåret 2020. Styrelsen återkallade även förslaget om extra utdelning men stod fast vid försla-

get om ordinarie utdelning. CTT säkrade under första kvartalet ytterligare kreditutrymme som uppgick till 70 MSEK.

- 2020-04-29: CTT Systems AB meddelar styrelsens beslut om reviderat utdelningsförslag till 4,05 SEK/aktie (från tidigare 5,40) samt initieringen av ett kostnadsbesparingsprogram i syfte att sänka icke-rörliga kostnader med knappt 20 MSEK på årsbasis.
- 2020-08-17: CTT Systems AB offentliggör att man pausar utvecklingen av antikondensationsprodukter för fabriksmontering i Airbus A320-familjen. Detta sedan Airbus meddelat att man tagit bort det fuktregleringssystem, där CTTs produkter skulle ingå, som så kallad "options baseline" på A321XLR. Beslutet följer att man avser ha endast passiva system mot kondensation på den flygplanstypen.
- 2021-02-08: CTT Systems AB offentliggör att bolagets VD, Torbjörn Johansson, meddelat styrelsen att han efter 25 år som VD för CTT avser gå i pension den 1 april 2022. Styrelsen kommer senare under året att starta rekryteringen av en ny VD.
- 2021: Covid-19-pandemin leder fortsatt till en omfattande stilleståndssituation hos flygbolag vilket kommer ha negativ finansiell påverkan på CTT även under 2021. CTTs finansiella läge är fortsatt starkt och likviditeten stärktes ytterligare i januari då bolaget tog upp 30 MSEK i ytterligare lån.

Forskning och utveckling

2020 har varit ett intensivt år för CTT ur ett utvecklingsperspektiv, med flera parallella utvecklingsprojekt som drivits. Årets aktiverade belopp uppgår till 20,5 MSEK (12,4) och utgörs av utvecklingsarbeten kopplade till projekten New Zonal Dryer, Global 7500 och Boeing 777X. CTTs övriga OEM-plattformar (A350, Boeing 787 och A380) samt VIP-affärerna genererar kontinuerligt ingenjörsarbete och kommer så att göra under produktens hela livscykel, om än i allt mindre omfattning i takt med att tiden går. Dessa utgifter har inte bedömts kvalificeras som sådana kostnader som får tas upp som tillgång. Utgifter för test och utveckling som kostnadsförts har under räkenskaps-

året uppgått till 1,1 MSEK (2,2). Se även not 9 "Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten".

Medarbetare

CTT har många medarbetare med nyckelkompetens inom för bolaget strategiskt viktiga områden. I bolaget var sammanlagt 88 personer anställda per 31 december 2020 varav 23 var kvinnor. Personalens ålder är jämnt spridd från ca 26 till 64 år. Frisknärvaron är hög och uppgick under året till 96 %. För ytterligare beskrivning av medarbetare, se hållbarhetsrapporten som börjar på sidan 30.

Hållbarhet

CTT utvecklar, certifierar, tillverkar och marknadsför produkter som aktivt reglerar luftfuktigheten i flygplan vilket minskar flygindustrins påverkan på både människa och miljö. CTT antog under 2017 en hållbarhetspolicy som på ett övergripande plan fastställer den strategiska inriktningen för CTTs hållbarhetsarbete. Med utgångspunkt i denna och i de 17 globala målen i Agenda 2030 arbetar bolaget kontinuerligt med och utvecklar sitt hållbarhetsarbete. För ytterligare beskrivning av CTTs hållbarhetsarbete, se hållbarhetsrapporten som börjar på sidan 30.

CTT har ingen tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken och miljöpåverkan är ringa.

Ersättning till ledande befattningshavare

Målsättningen med CTTs ersättningspolicy för ledande befattningshavare är att erbjuda kompensation som syftar till att attrahera, motivera och behålla kvalificerad kompetens för CTT. Ersättning till verkställande direktör och andra ledande befattningshavare skall vara marknadsmässig och utgöras av en fast grundlön, rörlig ersättning, pension samt i vissa fall övriga förmåner. För mer information, se bolagsstyrningsrapporten som börjar på sidan 62.

Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående beskrivs i not 29.

Finansiella rapporternas godkännande

De finansiella rapporterna godkändes för utfärdande av styrelsen 2021-03-30.

RISKER OCH RISKHANTERING

CTT har en stark marknadsposition, men det finns risker på kort och lång sikt som kan förändra förutsättningarna för verksamheten.

CTTs verksamhet kännetecknas i huvudsak av utveckling, produktion, försäljning och leverans av produkter och system för fuktreglering till kunder i flygindustrin. Väsentliga riskområden omfattar omvärldsförändringar samt marknadsförutsättningar, finansiella och operationella risker. CTT har med sitt strikta nischfokus

ett ensidigt beroende med ett flertal risker av binär karaktär vars följder medger ingen eller liten möjlighet till kompensering på andra områden.

Det övergripande ansvaret för CTTs riskhantering vilar hos styrelsen som beslutar om den strategiska inriktningen och delegerar ansvaret för operativa

och finansiella risker till verkställande direktören. Identifierade väsentliga risker hanteras därefter löpande på alla nivåer inom organisationen och i den strategiska planeringsprocessen. Kontrollprocesser i form av riktlinjer, direktiv och verktyg reglerar hanteringen av dessa risker.

STRATEGISKA RISKER

De strategiska riskerna är främst relaterade till marknads efterfrågan som bland annat påverkas av konjunkturutveckling, OEM-program och konkurrens samt priser.

Konjunkturutveckling

Flygbolagen har under lång tid gynnats av avreglering och globalisering samt på senare år av en historiskt låg ränta i kombination med sjunkande bränslepriser. Branschen är i grunden cyklisk med tvåra kast mellan överkapacitet och nedskärningar.

Flygstolsefterfrågan sjunker vid kriser som till exempel vid terrorattacker och epidemier (som i den nu pågående Covid-19 pandemin). Vid tidigare epidemier som SARS/H1N1 har påverkan på flygindustrin varit signifikant negativ men begränsad i tid till ca 6 - 12 månader. Ett scenario med omfattande handelskrig och protektionism samt en utdragen och omfattande pandemi som pågående Covid-19 skulle vara negativt för den trendkänsliga flygindustrin.

Minskad efterfrågan att flyga som vi nu ser i pågående Covid-19-pandemin påverkar utsikterna negativt för CTTs produkter genom färre möjliga flygbolagsprojekt att uppgradera och förbättra passagerares upplevelser samt förskjutningar (eller till och med avbeställningar) av nya flygplan. Om flygplan står parkerade på marken på grund av bristande efterfrågan medför det färre flygtimmar vilket påverkar eftermarknadsförsäljningen negativt.

Hantering: Planeringshorisonten är relativt lång inom flygindustrin, framförallt vid nyttillverkning av flygplan, vilket möjliggör för CTT att anpassa verksamheten och organisationen till en lägre efterfrågan. CTT har produkter till flygplansmodeller med i princip alla världens flygbolag som beställare vilket ger god riskspridning. Flygplanstillverkarna hanterar normala förändringar i sin efterfrågan på flygplan, vilket leder till utjämnande effekter på produktionen.

CTT har huvuddelen av sin installerade bas av produkter på de modernaste och mest driftsekonomiska flygplanen. Det gäller framförallt bolagets luftfuktare. I tider när flygbolag anpassar kapaciteten till vikande efterfrågan sker det i första hand genom att man parkerar den äldre delen av flygplansflottan. Eftermarknaden går via tillverkarnas distributionsbolag. Det gör att kredithantering mot flygbolag sköts av dessa.

CTTs avfuktningssystem sänker dessutom flygbolagens driftskostnader, vilket är särskilt intressant vid höga bränslekostnader.

OEM

Leverans- och produktionsstakt av flygplan bestäms normalt utifrån långsiktig planering med god framförhållning. Airbus och Boeing har order som täcker leveranser många år framåt i tiden. En cykliskt vikande ordergång påverkar leveranstakten negativt flera år framåt i tiden. I normalfallet handlar det om att flygbolag skjuter på sina planerade leveranser. Om nedgången inte är global brukar tillverkarna hitta andra flygbolag som vill ta dessa flygplan istället. I en global och större nedgång leder det till avbokningar.

En annan väsentlig OEM-risk för CTT är att en stor del av leveranserna sker till ett enstaka modellprogram, främst Boeing 787. CTT är därför beroende av att försäljning och produktion av denna flygplanstyp kvarstår på en hög nivå. Leveransstörningar kan dock uppstå.

Hantering: CTT är etablerad OEM-leverantör till de nyaste och mest konkurrenskraftiga flygplansmodellerna från både Boeing och Airbus. Båda har modellprogram som befinner sig i början av sin leveranscykel. Orderböckerna är väl fyllda vilket gör att det krävs en omfattande och global efterfrågeförändring för att leda till större påverkan på produktionsstakten, likt den vi nu ser till följd av pandemin Covid-19. I normalfallet tar det dock tid innan en lägre efterfrågan återspeglar sig i lägre produktion.

CTT arbetar på att bredda försäljningen direkt till flygbolagen och till flera OEM-program. CTT har även en växande affär bestående av förbrukningsmaterial till installerade system, vilket ger ökad stabilitet och minskad påverkan av svängningar i nyförsäljningen.

CTT har även en växande affär bestående av förbrukningsmaterial till installerade system, vilket ger ökad stabilitet och minskad påverkan av svängningar i nyförsäljningen.

Konkurrens

Kondensation hanteras idag i de flesta fall tillräckligt med flygplanets inbyggda dräneringslösningar. Om marknaden för att aktivt bekämpa kondensationsproblem växer finns risk för konkurrens.

Det finns risk att konkurrenter tar fram kopior av eftermarknadsprodukter. Hotet ökar med ökad marknadsstorlek.

En ökad konkurrens kan leda till lägre intäkter och påverka möjligheten att höja priserna.

Hantering: Vad gäller luftfuktare har CTT en stark position på marknaden som enda leverantör till de senaste långdistansflygen och har en fördel av mångårig erfarenhet av produkter i drift.

Som OEM-leverantör har CTT ytterligare fördel eftersom flygbolagen ofta väljer OEM-leverantörer när de väljer eftermarknadsprodukter. Att vara OEM-leverantör är strategiskt viktigt för att försvåra nyetableringar och framtida konkurrens.

Konsolidering och industriellt sammanhang

CTT är en liten aktör i flygindustrin där trenden bland underleverantörer går mot konsolidering. Konsolideringen drivs främst av att skalfördelar i försäljning (framförallt OEM) och systemutveckling samt digital integration.

Med relativt sett mindre resurser, blir det svårare för CTT att konkurrera om uppmärksamhet.

Hantering: CTT har ett strikt fokus vilket är en styrka och har med det strategiska samarbetet och ägarkopplingen till Collins Aerospace en industriell förankring som ger legitimitet.

Regulatoriska krav

Flygindustrin är strikt reglerad. Misslyckas CTT att leva upp till de regulatoriska kraven får det allvarliga konsekvenser för möjligheterna att leverera produkter och göra nya affärer.

Hantering: CTT är certifierat enligt AS9100D där ISO9001:2015 är inkluderad och blir därför regelbundet granskade. CTT har mångårig erfarenhet av dessa granskningar. Bolaget har också möjlighet att åtgärda brister, men detta medför produktionsstörningar.

För att certifiera systemen för eftermontering i flygplan i drift samarbetar CTT med olika organisationer som har utvecklingsgodkännande, som till exempel Lufthansa Technik.

Långa cykler och kontraktsåtaganden

CTT har genom långa kontrakt med OEM-tillverkarna förutbestämda priser under längre perioder. Detta innebär att vinstmarginalerna påverkas negativt om kostnaderna ökar i snabbare takt än CTTs priser.

Hantering: CTT strävar efter att överföra motsvarande risker på sina underleverantörer, både vad avser kontraktslängder och priser. CTT har större påverkan på priser på eftermarknadsprodukter som över tid kommer stå för en allt större andel av vinstmarginalen.

Klimat och miljö

Flygets klimatpåverkan, i första hand i form av utsläpp av växthusgaser, är både ett hot och en möjlighet för CTT. Kraven på branschen att minska sin klimatpåverkan är höga och många arbetar för att minska utsläppen.

Hantering: CTTs avfuktningssystem minskar flygplanens vikt och därmed bränsleförbrukning och utsläpp av växthusgaser. CTT framhåller miljöfördelarna med sina produkter. Samtidigt har CTT ett aktivt hållbarhetsarbete som redovisas årligen i bolagets hållbarhetsrapport som publiceras i CTTs årsredovisning.

OPERATIVA RISKER

Operativa risker är relaterade till kundrelationer med fokus på kundnytta och säkerställande om kontinuerligt användande under hela produktlivslängden, leveransförmåga samt humankapital.

Kundrelationer

CTT är ensam leverantör av produkter i en tidig marknad. Kunderna är ett stort antal flygbolag över hela världen som antingen köper produkterna i samband med beställning av nya flygplan eller som låter efterinstallera produkter i befintlig flygplansflotta.

CTT's utmaning ligger främst i att ensamt driva marknadsutvecklingen och att ensamt skapa medvetenhet och insikt om problem och lösning på fuktparadoxer.

Hantering: CTT minskar riskerna genom att utveckla goda relationer med flygbolag, OEM-tillverkare, och andra leverantörer. Samarbeten med OEM-tillverkare och den strategiska marknadspartnern Collins Aerospace är av särskild betydelse.

CTT bedriver ett metodiskt arbete för att uppnå fler framgångsrika OEM-program, bredda kundbasen och få flygbolag att harmonisera sin flygplansflotta med aktiv fuktreglering.

Osäkra intäkter genom hela produktlivscykeln

CTT's produkter har en lång livslängd, men är inte kritiska för driften av flygplanet. Om flygbolagen inte värdesätter eller upplever nyttan med systemen kan de stängas av. Det gäller främst luftfuktarna med högre driftskostnader.

En annan risk är att ett flygplan under sin livstid i regel kan ha fler än en operatör. Vid operatörsskifte finns en risk att det nya flygbolaget väljer att inte använda sig av produkterna. Det finns även risk för konkurrens i eftermarknaden.

Hantering: CTT följer upp ägare och operatörer för att säkerställa att de är medvetna om fördelarna med CTTs system och att de är nöjda med prestandan. Detta för att säkerställa att operatören använder alla installerade fuktregleringsprodukter som man har i sin flygplansflotta och att man väljer CTT i eftermarknaden.

Produktrisker

Om CTTs produkter inte skulle leverera tillräcklig prestanda kan det få konsekvenser i minskad efterfrågan eller minskad installerad bas. En eventuell funktionell störningseffekt på andra system i flygplanet i händelse av fel skulle få negativa konsekvenser. Förutom driftstörningar kan fel som påverkar passagerare göra stor skada på relation och förtroende. Vissa fel som bedöms som allvarliga kan medföra att flygbolag måste stänga av det aktuella systemet tills felet är korrigerat. Men även i de fall fel uppstår och de kan hanteras löpande uppstår ett förtroendegap som CTT måste hantera. Erfarenhetsmässigt kan mindre fel och barnsjukdomar som hanteras rätt vändas till en fördel. En olycka till följd av CTTs produkter skulle allvarligt hota hela verksamheten.

Hantering: Målet är att ha en bra kundrelation och fånga upp eventuella brister i prestanda eller tillförlitlighet. CTT har en fördel i att vara ett litet nischföretag. Det medför att CTT kan vara förhållandevis snabb att prioritera och åtgärda brister. I vissa fall kan ett mindre fel vändas till en positiv kundupplevelse som stärker relationen och bygger förtroende för framtida affärer. I CTTs riskhantering finns en ansvarsförsäkring. Därtill utgör ett aktivt kvalitetsarbete som beskrivs översiktligt under Regulatoriska krav ovan en viktig del i den proaktiva riskhanteringsprocessen.

Garantiåtaganden

CTT har ett garantiansvar på normalt tre till fyra år.

Hantering: CTT gör löpande avsättningar till en garanti-reserv. Skulle garantireserven inte vara tillräcklig kan ett negativt utfall resultera i en negativ resultat effekt.

Leveransförmåga

CTT är inlåst i långa avtal med OEM-tillverkare, för vilka CTT är beroende av underleverantörers förmåga att hålla volym-, kvalitets- och tidskrav. Att hålla leveranskedjan intakt är oerhört centralt. För vissa delar förlitar sig CTT på en enda leverantör. Oförmåga att leverera skulle skapa allvarliga störningar i CTTs leveransförmåga.

Hantering: CTT söker att matcha sina avtal med OEM-tillverkare med motsvarande avtal med underleverantörer. CTT identifierar och följer regelbundet upp större samt kritiska leverantörer. I de fall risken bedöms vara förhöjd kan CTT dels öka direktkontakten med leverantören, dels bygga upp ett eget säkerhetslager för eventuella framtida driftstörningar hos leverantören.

Humankapital

Bolagets framgång vilar på möjligheterna att attrahera, utveckla och behålla kompetenta medarbetare, speciellt eftersom CTT har verksamhet på små orter utanför storstadsregionerna. Hög kvalitet i produktionen är också enklare att upprätthålla med erfarna medarbetare.

Hantering: CTT strävar efter att uppfattas som en attraktiv arbetsgivare med en god arbetsmiljö och konkurrenskraftig ersättning. Genom vinstandelsstiftelsen får medarbetarna del i det ekonomiska resultatet.

CTT arbetar för att behålla medarbetare över tid, bland annat genom att bygga en god gemenskap inom företaget samt att sträva efter kontinuerlig utveckling för individen. En signal på att arbetet lyckas är resultatet i företaget medarbetarundersökning där 95 procent är nöjda eller mycket nöjda med gemenskapen och trivseln på företaget. Motsvarande siffra för individens utveckling som person i positiv riktning är 97 procent. Personalomsättningen har över tid varit låg.

Affärsetik & mänskliga rättigheter

En huvudsaklig risk gällande mänskliga rättigheter är att bolag i underleverantörskedjan inte lever upp till mänskliga rättigheter.

Risken för korruption består för CTT främst i en bred kundbas av flygbolag som är spridda över hela världen och användande av samarbetspartners i kontakten med kunderna.

Hantering: Flygindustrin är i huvudsak lokaliserad till länder som i mycket stor utsträckning följer mänskliga rättigheter, vilket särskilt gäller för CTTs leverantörskedja. Därför ses denna risk som begränsad i CTTs fall.

För att minimera korruptionsrisken i försäljningsled har CTT en tydlig antikorrupsionspolicy inkluderad i företagets uppförandekod (Code of Conduct), utarbetat mycket tydliga avtal med samarbetspartners gällande antikorrupsion samt säkerställt att eventuella provisioner är på en sådan nivå att utrymme för korruption eller bestickning inte ska ges. Vid många tillfällen stöttar sig även CTT mot sin strategiska samarbetspartner Collins Aerospace som är mycket strikta gällande antikorrupsion. I leverantörsled ses risken som lägre då CTT genomgående har väl etablerade långsiktiga samarbeten med sina leverantörer.

Störningar i IT-miljön

Som andra företag är CTT beroende av en väl fungerande IT-miljö. Även om den generella IT-infrastrukturen och -system utvecklas och blir mer stabil så ökar hela tiden riskerna för intrång eller annan typ av sabotage på IT-miljön. Ett plötsligt och längre avbrott i vår IT-miljö skulle få tydliga effekter på vår leveransförmåga.

Hantering: CTT har en tydlig struktur för sitt IT-arbete med stort fokus på driftsäkerhet och skydd mot intrång. Vi arbetar kontinuerligt med att förbättra både driftsäkerhet och skyddet mot intrång genom både förbättringar av IT-infrastrukturen och -system samt med interna utbildningar.

FINANSIELLA RISKER

Finansiella risker är främst relaterade till hur CTT påverkas av valuta- och räntefluktuationer, kreditrisker samt andra händelser på finansmarknaden.

Stort dollarberoende

På kort sikt är den största risken för CTT relaterat till valuta. I flygbranschen sker alla affärer i USD, medan CTT har en stor andel av sina kostnader i SEK, vilket resulterar i ett stort dollarberoende. En försvagad relation USD/SEK påverkar resultatet negativt.

För en jämförelse kan nämnas att om USD/SEK i genomsnitt under 2020 varit 10 % lägre (8,45 mot 9,39) hade omsättningen minskat med nästan lika mycket och rörelse-resultatet (EBIT) hade minskat med ca 41 %.

Hantering: CTT har en mycket stort beroende av USD/SEK. Trots detta har CTT valt att inte göra någon klassisk valutasäkring då bolagets terminer, för att ge en verklig effekt utifrån den kontext CTT befinner sig i, skulle behöva sträcka sig minst 3-5 år fram i tiden. Istället har CTT valt att lägga sina banklån i USD samtidigt som bolaget hela tiden strävar efter att köpa så mycket av ingående material som möjligt i USD. Dessutom strävar CTT efter att vara transparenta och tydligt informera vilken påverkan USD/SEK-kursen har på bolaget.

Kreditrisk

Bolagets kreditrisker är främst knutna till kundfordringarna. Respektive försäljningsområde har olika typer av kunder förknippade med olika typer av kreditrisk. Retrofit- och VIP-försäljningen bedöms ha högre kreditrisk än övriga områden då sannolikheten för insolvens är högre hos dessa kundgrupper som består av flygbolag och så kallade completion centers. Inom OEM och eftermarknaden där kunderna främst är Airbus och Boeing, eller deras distributionsbolag, är risken istället främst kopplad till eventuella förlängda betaltider från kundens sida, vilket skulle ge en engångseffekt i form av extra belastning på likviditeten.

Hantering: CTT har täta kontakter med presumtiva kunder före leverans och kan då göra en kreditbedömning. För försäljningsområdena Retrofit och VIP tecknar CTT kreditriskförsäkring i de fall det är möjligt samtidigt som kreditvärdigheten hos kunderna uppdateras och bedöms löpande. Inom eftermarknad och OEM sker nästan uteslutande all försäljning till Airbus, Boeing eller deras distributionsbolag. Här bedöms risken för insolvens vara betydligt lägre. För den händelse att Airbus eller Boeing skulle förlänga betaltiderna mot sina leverantörer har CTT säkerställt extra kreditfaciliteter.

AKTIEN

Notering

CTTs aktie noterades 1997 och handlas idag på Mid Cap-listan vid Nasdaq Stockholm. CTT bedömer att handeln på andra plattformar är begränsad.

Noteringen på Nasdaq Stockholm innebär bland annat att CTT följer marknadsplatsens regler om aktieinformation. Bolaget publicerar således finansiella rapporter och annan aktiemarknadsinformation samt följer i övrigt de regler och den praxis som gäller för aktiemarknadsbolag.

Analystäckning

CTT anlitar ABG Sundal Collier som bevakar bolaget och regelbundet genomför analyser av CTT-aktien. För att ta del av ABG Sundal Colliers information om och analys av CTT, se <http://www.introduce.se/foretag/ctt-systems>.

Kursutveckling och börsvärde

Under 2020 minskade CTT-aktien med 13,9 % till 152,20 SEK. Den totala avkastningen uppgick för året till -11,6 %. Den högsta slutkursen under året, 269,00 SEK, noterades den 19 februari och den lägsta,

106,40 SEK, noterades den 18 augusti och den 28 oktober. Den 31 december 2020 uppgick börsvärdet till 1 907 MSEK.

Aktiekapital

Aktiekapitalet i CTT uppgick den 31 december 2020 till 12 529 443 SEK förde- lat på 12 529 443 aktier, envar aktie med ett kvotvärde om 1 SEK. Samtliga aktier äger lika rätt till bolagets tillgångar och resultat. Varje aktie berättigar innehavaren till en röst på årsstämman. Vid årsstämman får varje röstberättigad rösta för det fulla antalet ägda och/eller företrädda aktier utan begränsning i rösträtten.

Ägarstruktur

Antalet aktieägare ökade under 2020 och uppgick vid årsskiftet 2020/2021 till 3 916 (3 416). Största ägare var Tomas Torlöf (via helägda bolaget Trulskom Förvaltning AB) med ett innehav om 13,4 % (13,0), följt av Rockwell Collins Inc. (via Collins Aerospace, Inc.) med 9,0 % (9,0). De tio största ägarna innehade 58,0 % (52,7) av aktierna. Aktiekapitalet ägs till 72,3 % (70,4) av svenska ägare och 27,7

% (29,6) av utländska ägare. Det svenska ägandet domineras av institutioner och företag med 49,9 % (47,5) av det totala aktiekapitalet.

Vinstandelsstiftelse

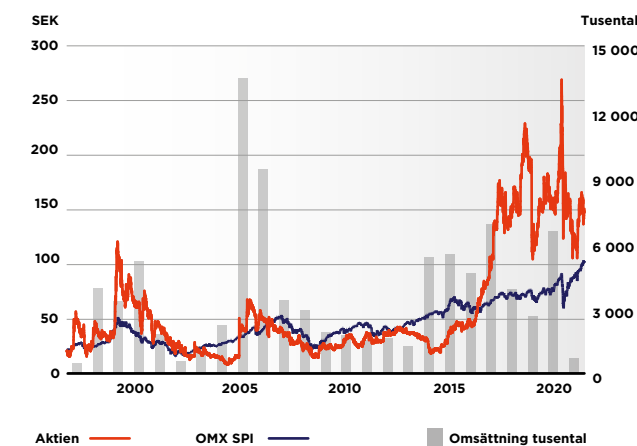
Sedan 2015 har CTT en fristående vinstandelsstiftelse för sina medarbetare. Syftet med stiftelsen är att skapa en tydligare koppling mellan medarbetarnas kollektiva prestation, deras ersättning och bolagets resultat samt på sikt även att stärka medarbetarnas engagemang genom aktieäggande. Per 2020-12-31 uppgick vinstandelsstiftelsens innehav i CTT till 131 624 aktier (88 445), vilket är 1,1 % (0,7) av totala antalet aktier i bolaget. Stiftelsen var vid årsskiftet 20:e största ägaren i CTT.

Utdelning och utdelningspolicy

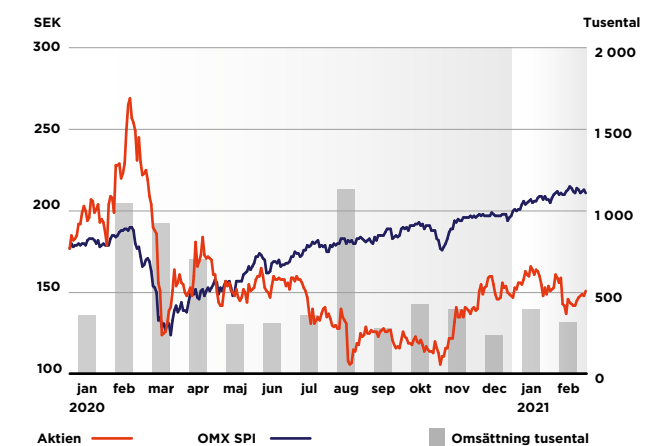
Styrelsen föreslår att årsstämman beslutar om en ordinarie utdelning uppgående till 1,74 SEK (4,05) per aktie motsvarande 21,8 MSEK (50,7).

Som avstämningsdag för utdelning föreslås 2021-05-07 och utbetalningsdag för utdelning 2021-05-12. Bolaget har som

AKTIEN 1997-2020



AKTIEN 2020



utdelningspolicy att dela ut minst 70 % (70) av nettoresultatet till aktieägarna i form av utdelning, givet en soliditet som uppgår till 40 % (40).

Särskilda avtal

I samband med att ett samarbetsavtal med B/E Aerospace (numer Collins Aerospace) tecknades under hösten 2014 ett aktieägaravtal mellan huvudägarna Trulscor Förvaltning AB och B/E Aerospace Inc. med avseende på parternas aktieägarande i bolaget. Styrelsen känner

därutöver inte till några aktieägaravtal eller andra överenskommelser mellan aktieägare i bolaget.

Bolagets kundavtal avseende OEM kan sägas upp i händelse av ägarförändring som innebär att kontrollen av bolaget övergår (så kallad "change of control").

Informationspolicy

Styrelsen för CTT har utformat en informationspolicy som beaktar de av börsen utfärdade reglerna i noteringsavtalet. Förutom styrelseordförande och verkstäl-

lande direktör är även CFO bemyndigad att uttala sig om företagets rapporter samt officiellt meddelade affärer.

Företaget distribuerar samtliga rapporter inklusive bokslutskommuniké samt pressmeddelanden via Cision AB. Företagets hemsida, www.ctt.se, uppdateras parallellt med samma information. Där finns även årsredovisningar, delårsrapporter samt annan information att ladda ner.

DE 20 STÖRSTA AKTIEÄGARNA, 2020-12-31

#	Ägare	Antal aktier	Kapital och röster i %
1	Tomas Torlöf (Trulscor Förvaltning AB)	1 678 336	13,4 %
2	Rockwell Collins (Collins Aerospace, Inc.)	1 133 154	9,0 %
3	Swedbank Robur Fonder	1 000 000	8,0 %
4	ODIN Fonder	550 000	4,4 %
5	Catron Design AB	544 724	4,3 %
6	Nya Jorame Holding AB	540 000	4,3 %
7	If Skadeförsäkring AB	511 200	4,1 %
8	SEB Fonder	494 639	3,9 %
9	Lannebo Fonder	469 365	3,7 %
10	Avanza Pension	343 889	2,7 %
11	Allianz Global Investors	308 002	2,5 %
12	Christer Torlöf	258 671	2,1 %
13	Swedbank Försäkring	225 077	1,8 %
14	Stiftelsen Riksbankens Jubileumsfond	203 000	1,6 %
15	eQ Asset Management Oy	168 918	1,3 %
16	Credit Suisse Asset Management	165 763	1,3 %
17	Nordnet Pensionsförsäkring	161 204	1,3 %
18	Bellevue Asset Management	155 463	1,2 %
19	Christer Nordström	146 508	1,2 %
20	CTT Systems AB vinstandelsstiftelse	131 624	1,1 %
S:a		9 189 537	73,3 %
Övriga aktieägare		3 339 906	26,7 %
Totalt antal aktier		12 529 443	100,0 %
Totalt antal aktieägare		3 916	

ANTAL AKTIER/AKTIEÄGARE

Storleksklasser	Antal ägare	Antal aktier	Andel aktier i %
1 - 1 000	3 499	589 412	4,7%
1 001 - 10 000	347	996 669	8,0%
10 001 - 50 000	41	838 950	6,7%
50 001 - 100 000	7	518 372	4,1%
100 001 -	22	9 400 487	75,0%
Anonymt ägande ¹⁾	n/a	185 553	1,5%
Totalt	3 916	12 529 443	100,0%

1) Med anonymt ägande avses utländska depåbanker där bakomliggande ägande inte är synligt.

FÖRDELNING ÄGANDE PER LAND

Land	Antal aktier	Kapital och röster i %	Antal kända ägare	Andel av kända ägare
Sverige	9 062 965	72,3%	3 754	95,9%
USA	1 326 857	10,6%	11	0,3%
Norge	567 995	4,5%	30	0,8%
Tyskland	423 348	3,4%	12	0,3%
Schweiz	370 833	3,0%	10	0,3%
Övriga	591 892	4,7%	99	2,5%
Anonymt ägande ¹⁾	185 553	1,5%	n/a	n/a
Totalt	12 529 443	100,0%	3 916	100,0%

1) Med anonymt ägande avses utländska depåbanker där bakomliggande ägande inte är synligt.

FÖRDELNING ÄGANDE PER KATEGORI

Ägarkategori	Antal aktier	Kapital och röster i %	Antal kända ägare	Andel av kända ägare
Svenska privatpersoner	2 804 914	22,4%	3 651	93,2%
Svenska institutionella ägare	3 316 210	26,5%	23	0,6%
Utländska institutionella ägare	1 788 630	14,3%	20	0,5%
Övriga aktieägare	4 434 136	35,4%	222	5,7%
Anonymt ägande ¹⁾	185 553	1,5%	n/a	n/a
Totalt	12 529 443	100,0%	3 916	100,0%

1) Med anonymt ägande avses utländska depåbanker där bakomliggande ägande inte är synligt.

AKTIEKAPITALET'S UTVECKLING

År	Transaktion	Förändring av antal aktier	Totalt antal aktier	Ökning aktiekapital, SEK	Totalt aktiekapital, SEK	Kvotvärde SEK
1991/92	Nyemission	2 670	2 670	267 000	267 000	100
1994/95	Nyemission	2 670	5 340	267 000	534 000	100
1995/96	Nyemission	594	5 934	59 400	593 400	100
1996/97	Nyemission	5 934	11 868	593 400	1 186 800	100
1997/98	Nyemission	11 868	23 736	1 186 800	2 373 600	100
1997/98	Split 100:1	2 349 864	2 373 600	-	2 373 600	1
1997/98	Nyemission	690 000	3 063 600	690 000	3 063 600	1
1998/99	Nyemission	1 021 200	4 084 800	1 021 200	4 084 800	1
2000/01	Nyemission	1 021 200	5 106 000	1 021 200	5 106 000	1
2003/04	Nyemission	1 276 500	6 382 500	1 276 500	6 382 500	1
2004/05	Nyemission	2 127 500	8 510 000	2 127 500	8 510 000	1
2005/06	Nyemission	28 929	8 538 929	28 929	8 538 929	1
2006/07	Nyemission	230 001	8 768 930	230 001	8 768 930	1
2007	Nyemission	269 999	9 038 929	269 999	9 038 929	1
2007	Nyemission	1 807 785	10 846 714	1 807 785	10 846 714	1
2009	Nyemission	544 724	11 391 438	544 724	11 391 438	1
2014	Nyemission	1 138 005	12 529 443	1 138 005	12 529 443	1

Källa aktieägardata: Monitor av Modular Finance AB. Sammanställd och bearbetad data från bland annat Euroclear, Morningstar och Finansinspektionen.

CTT BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad enligt årsredovisningslagen och Svensk kod för bolagsstyrning. Eventuella avvikelser från Svensk kod för bolagsstyrning framgår av texten nedan. Styrningen sker via bolagsstämman, styrelsen och verkställande direktören. Bolagets revisorer, som utses av bolagsstämman, granskar redovisningen och styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av bolaget. CTT har en valberedning och ett revisionsutskott. Hela styrelsen utför ersättningsutskottets uppgifter. Mer information om hur CTT styrs finns tillgänglig på bolagets hemsida. **A**

Denna rapport innehåller sammanfattad information om ett antal viktiga bolagsstyrningsfrågor. Alla frågor kring bolagsstyrningen kan dock ej besvaras i sammanfattad form varför denna rapport skall läsas tillsammans med årsredovisningen där utförligare information finns. **A B**

A BESÖK WWW.CTT.SE FÖR MER INFORMATION

Där hittar du bland annat:

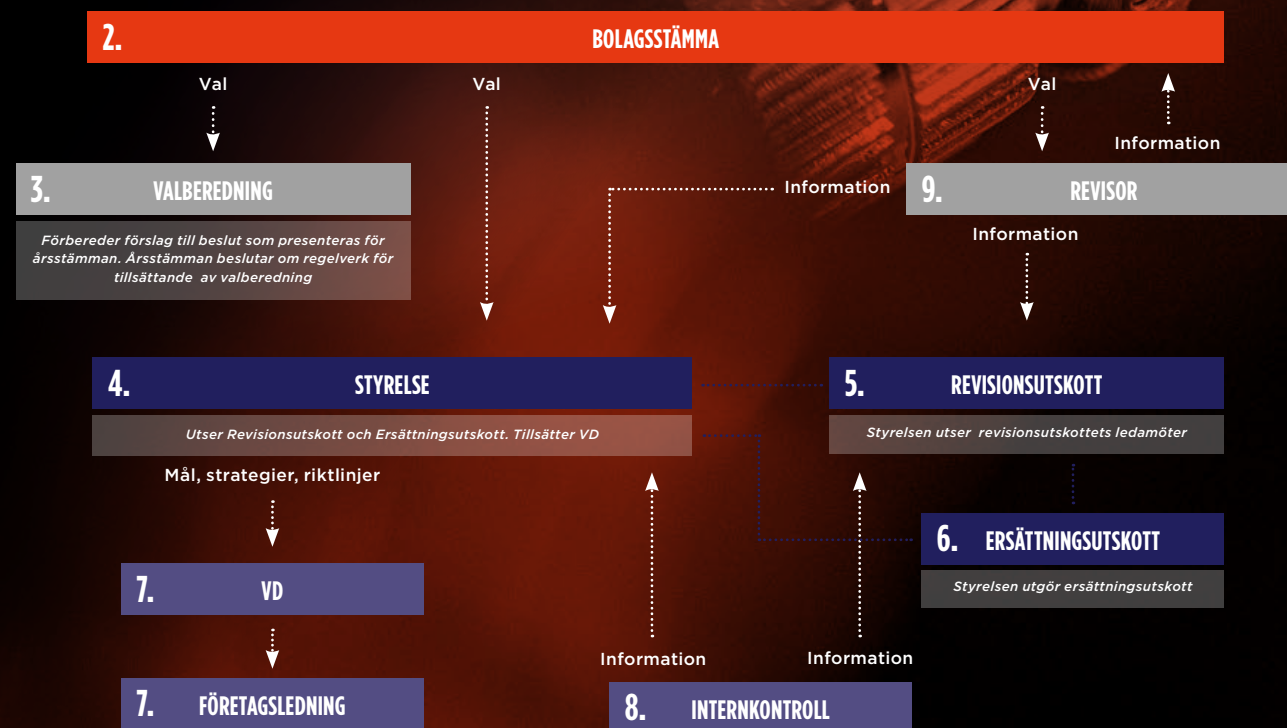
- Årsredovisningar
- Bolagsordning, senaste utgåva antagen 6 maj 2020
- Stämmoprotokoll
- Bolagsstyrningsrapporter
- Ägaruppgifter
- Presentation av styrelsen
- Presentation av VD och ledande befattningshavare
- Informationspolicy

B I ÅRSREDOVISNINGEN FINNS MER INFORMATION OM:

- Aktien
- Ägarna
- Styrelsen
- VD och ledande befattningshavare
- Rörlig ersättning, inklusive avsättning till vinstandelsstiftelse, och ersättning till ledande befattningshavare (not 5)

1. AKTIEÄGARE

Röstas på bolagsstämma



1. AKTIEÄGARE

Den 31 december 2020 hade bolaget 3 916 aktieägare. De tio största ägarna hade ett totalt innehav motsvarande 58,0% av aktiekapitalet. **A B**

Bolagets största enskilda aktieägare Trulskom Förvaltning AB hade per 2020-12-31 ett aktieinnehav om 1 678 336 st aktier motsvarande 13,4 % av samtliga aktier. Bolagets bolagsordning innehåller inga begränsningar i fråga om hur många röster varje aktieägare kan avge vid en bolagsstämma.

2. BOLAGSSTÄMMA

Bolagsstämman är bolagets högsta beslutande organ. Vid den ordinarie bolagsstämman (årsstämman) väljs styrelse och revisorer. Där fastställs även arvoden för styrelse och revisor och beslutas om resultaträkning och balansräkning för bolaget. Bolagsstämman förbereds och genomförs på ett sådant sätt att förutsättningar skapas för aktieägarna att utöva sina rättigheter på ett aktivt och välinformerat sätt.

Årsstämma 6 maj 2020

Årsstämma hölls den 6 maj 2020 på Sunlight Hotell i Nyköping. Stämman beslutade, i enlighet med valberedningens förslag, om omval av Annika Dalsvall, Steven Buesing, Per Fyrenius, Björn Lenander och Tomas Torlöf till ordinarie styrelseledamöter. Mats Lundin hade avböjt omval. Som ny ordinarie styrelseledamot invaldes Anna Höjer. Stämman beslöt även omval av Tomas Torlöf till styrelsens ordförande. **A B**

Stämman beslutade vidare:

- Att fastställa resultat- och balansräkning för räkenskapsåret 2019 samt att behandla årets resultat enligt styrelsens förslag.
- Att bevilja styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2019.
- Att styrelsearvode ska utgå med 320 KSEK per år till ordförande och 140 KSEK per år per ledamot. Arvode för utskottsarbete i revisionsutskottet ska utgå med 30 KSEK per år per ledamot och med 55 KSEK per år till dess

ordförande. Revisorsarvode skall som tidigare utgå enligt godkänd löpande räkning.

- Att gällande ordning för valberedningen inte ska ändras.
- Att fastställa styrelsens förslag om riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, vilken i korthet ska bestå av fast lön, eventuell rörlig ersättning, övriga förmåner samt pension.
- Att bemyndiga styrelsen att fatta beslut om återköp av bolagets egna aktier.
- Att bolagsordningen ska justeras på ett antal punkter för att anpassa bolagsordningen efter vissa lagändringar som har trätt i kraft eller förväntas träda i kraft under året. **A**

3. VALBEREDNING

En valberedning har tillsatts som har till uppgift att bereda förslag till val av styrelseledamöter och revisorer samt ersättning till dessa inför kommande årsstämma. Valberedningen består av fyra ledamöter. Valberedningen är ett av bolagsstämman utsett organ med uppgift att bereda stämmans beslut i val- och arvodesfrågor samt, i förekommande fall, procedurfrågor för nästkommande valberedning. Valberedningens ledamöter ska, oavsett hur de utsetts, tillvarata samtliga aktieägares

intresse och inte obehörigen röja vad som förekommit i valberedningsarbetet.

Styrelsens ordförande skall årligen, senast vid tredje kvartalets utgång, sammankalla de fyra största aktieägarna i bolaget, vilka sedan äger rätt att utse en ledamot var. Om någon av dessa aktieägare avstår från att utse ledamot, skall ordföranden tillfråga den därefter störste ägaren. Ordföranden behöver dock maximalt tillfråga bolagets sex största aktieägare. Om valberedningen trots detta inte består av minst fyra ledamöter, kan valberedningen själv utse tillräckligt antal ledamöter bland bolagets aktieägare. Vid konstituerande möte skall valberedningen utse en ordförande. Valberedningens sammansättning skall offentliggöras så snart som möjligt, dock senast sex månader före årsstämman. Valberedningens mandattid sträcker sig från det att den bildas till dess att nästa valberedning har sammankallats. Om aktieägandet väsentligen förändras efter det att valberedningen utsetts och ledamot som utsetts av aktieägare som minskat sitt ägande skall denna ledamot avgå ur valberedningen. Valberedningens ordförande skall därefter tillfråga aktieägare enligt principerna ovan. Förändringar i ägarstrukturen som inträffat efter den 15 februari ska inte leda till någon förändring av valberedningens sammansättning.

VALBEREDNING INFÖR ÅRSSTÄMMAN 2021

Ledamöter ¹⁾	Utsetts av	Oberoende ²⁾	Andel av röster per 31 dec 2020, %
Ordförande²⁾			
Tomas Torlöf	Trulskom Förvaltning AB	Ja/Nej	13,4 %
Ledamöter			
Steven Buesing	Collins Aerospace, Inc	Ja/Ja	9,0 %
Caroline Sjösten	Swedbank Robur fonder	Ja/Ja	8,0 %
Jonathan Schönback	ODIN fonder	Ja/Ja	4,4 %
			34,8 %

1) Svensk kod för bolagsstyrning anger bland annat att styrelseledamöter kan ingå i valberedningen, men ska inte utgöra en majoritet av valberedningens ledamöter. CTTs valberedning består av fyra ledamöter, varav två under 2020 var styrelseledamöter.

2) Valberedningen utsåg inom sig Tomas Torlöf till ordförande av valberedningen, vilket avviker från reglerna i Svensk kod för bolagsstyrning då han också är styrelsens ordförande. Valberedningens motivering av detta är att Tomas Torlöf är bolagets störst-mässigt största aktieägare samt är väl lämpad att på ett effektivt sätt leda valberedningens arbete för att uppnå bästa resultat för samtliga bolagets aktieägare.

3) Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen/till större aktieägare.

Valberedningen har utöver ett konstituerande möte haft ytterligare fyra möten. Därutöver har valberedningen informerat sig om styrelsens arbete genom enskilda intervjuer med samtliga styrelseledamöter.

Valberedningen har i utvärderingsprocessen särskilt beaktat behov av mångsidighet och bredd vad avser branschkunskap, industriell erfarenhet samt kompetens inom resultatansvar, strategisk utveckling, hållbarhetsarbete och internationella förhållanden. Valberedningen har beaktat regel 4.1 i Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden") som mångfaldspolicy. Valberedningen i CTT strävar efter att över tid uppnå större mångfald i styrelsen framförallt. Bolagets aktieägare har informerats om att förslag till styrelseledamöter kan lämnas via e-post. Inga sådana förslag har mottagits.

Utvärderingen visar att styrelsens nuvarande ledamöter har den kompetens och erfarenhet som krävs samt att kunskapen om och förståelsen för bolagets verksamhet är god. Styrelsen besitter gedigen erfarenhet från flygindustrin, strategiarbete och affärsutveckling samt

rekrytering av ledningspersoner i mindre och medelstora bolag. Flertalet av styrelseledamöterna har ledande befattningar med (i) resultatansvar och (ii) arbetar i ett internationellt sammanhang samt (iii) erfarenhet hållbarhetsarbete som integrerad del i affärsprocessen. Sammantaget har valberedningen kunnat konstatera att styrelseledamöterna har nödvändigt engagemang och att styrelsearbetet har fungerat bra. Valberedningen anser att styrelsen inte är i behov av förnyelse. Mer information finns i "Valberedningens motiverade yttrande" som finns för nedladdning på www.ctt.se. För information om styrelseledamöterna, se avsnittet Styrelse i bolagets årsredovisning.

4. STYRELSEN OCH DESS ARBETE UNDER 2020

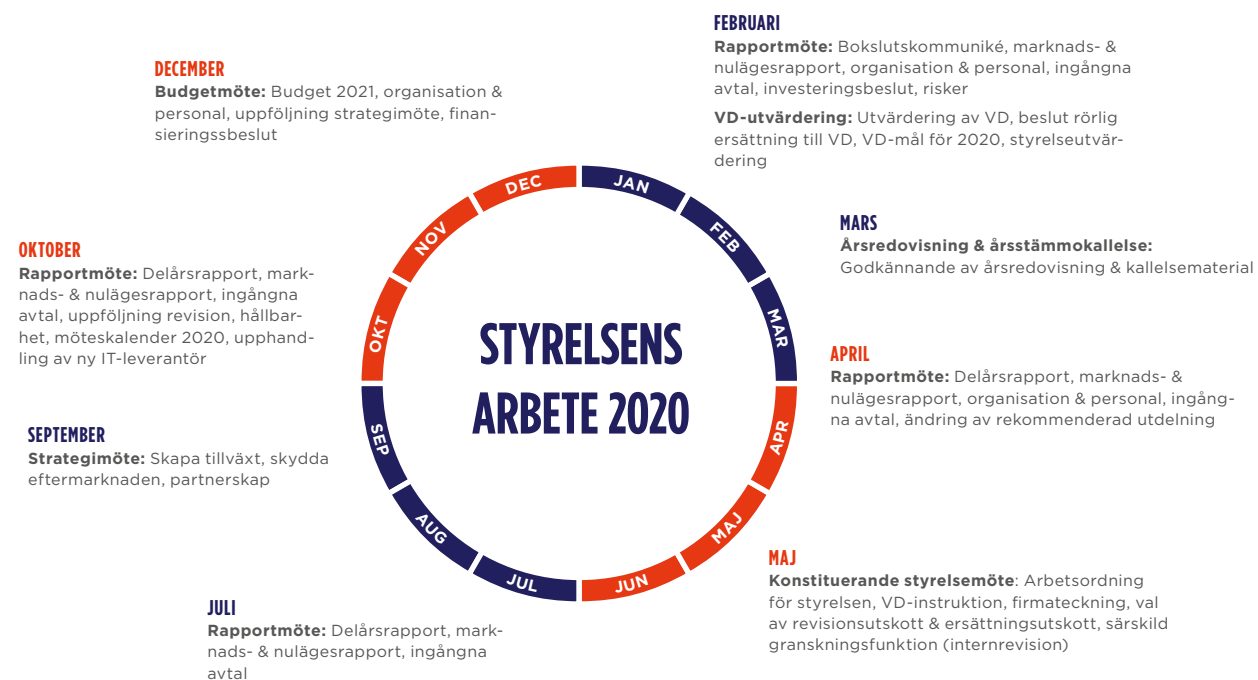
Styrelsen ansvarar ytterst för hur bolaget är organiserat och för förvaltningen av bolagets angelägenheter. Avrapportering från bolagsledningen om verksamheten och dess ekonomiska och finansiella status ges regelbundet vid styrelsemöten och genom rapporter till styrelsen och därutöver vid behov. Verkställande

direktören och styrelsens ordförande för en kontinuerlig dialog om verksamheten. Styrelsen följer också upp hur den interna kontrollen fungerar.

Arbetsfördelningen mellan styrelsen, styrelsens ordförande och verkställande direktören tydliggörs i den skriftliga instruktionen till verkställande direktören, VD-instruktion, samt styrelsens arbetsordning som styrelsen årligen fastställer vid det konstituerande styrelsemötet direkt efter årsstämman. Dessa dokument är ägnade till att säkerställa utvecklingen av bolaget samt att tillgodose styrelsens behov av information och kontroll av den löpande verksamheten.

Styrelsen bestod efter val på årsstämman av sex ledamöter. Vid styrelsemötena närvarar bolagets VD och CFO som föredragande. Nedan presenteras hur styrelsen har arbetat under 2020. **B**

Styrelsen har gjort en intern utvärdering av VD och styrelsens arbete. Utvärderingen av styrelsens arbete under 2020 har skett genom intervjuer av enskilda styrelseledamöter i regi av valberedningen under november 2020



STYRELSENS SAMMANSÄTTNING **B**

Styrelseledamöter ¹⁾	Nationalitet	Invald år	Född år	Styrelsearvode ²⁾	Utskottsarvode ³⁾	Oberoende ³⁾	Närvaro ⁴⁾	
							Styrelsemöten ⁵⁾	Revisionsutskott
Ordförande Tomas Torlöf	Svensk	2013	1967	320 000		ja/nej	9/9	
Ledamöter Annika Dalsvall	Svensk	2013	1958	140 000	55 000	ja/ja	9/9	5/5
Per Fyrenius	Svensk	2018	1965	140 000		ja/ja	9/9	
Björn Lenander	Svensk	2018	1961	140 000	30 000	ja/ja	9/9	5/5
Steven Buesing	Amerikansk	2018	1974	140 000		ja/ja	8/9	
Mats Lundin	Svensk	2014	1959	70 000	7 500	ja/ja	4/4	2/3
Anna Höjer	Svensk	2020	1968	105 000	22 500	ja/ja	5/5	2/2

1) Utbildning och övriga uppdrag framgår på sidorna 70-71

2) Arvodet avser utfall under bokslutsåret, vilka beslutats på årsstämman 2019 respektive 2020

3) Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen/till den största aktieägaren

4) Närvaro avser möten under den period av 2020 som ledamoten varit invald i styrelsen/utskottet

5) Då styrelsen även utgör ersättningsutskott presenteras inga separata siffror för ersättningsutskottets möten

och uppföljande diskussion och avrapportering, samt vid ett dedikerat möte i februari 2021. Styrelsens ordförande har muntligen redovisat resultatet av utvärderingen för valberedningen. VD-utvärderingen gällande år 2020 har skett vid ett dedikerat möte i februari 2021. **B**

5. REVISIONSUTSKOTT

Revisionsutskottet granskar de mest väsentliga redovisningsprinciper som tillämpas i bolaget avseende den finansiella rapporteringen liksom väsentliga förändringar av principerna i rapporteringen. I revisionsutskottets uppgifter ingår även att granska rapporter om internkontroll och processerna för finansiell rapportering. Revisionsutskottet rapporterar efter varje möte till styrelsen. Samtliga revisionsutskottsmöten protokollförs och protokollen är tillgängliga för alla styrelseledamöter och för revisorerna.

Revisorerna deltar på revisionsutskottets möten vid flera tillfällen under året. CTTs CFO samt Redovisningsansvarig deltar som föredragande på utskottets möten. Revisorerna avrapporterar årligen sin granskning av den interna kontrollen vid ett revisionsutskottsmöte. Revisorernas rapporter under 2020 har inte föranlett någon särskild åtgärd från revisionsutskottet eller styrelsen. Bolagets delårsrapport avseende tredje kvartalet 2020 har översiktligt granskats av bolagets revisorer.

6. ERSÄTTNINGSPOLICY

I CTT utgör styrelsen ersättningsutskott eftersom bolaget sysselsätter ett relativt litet antal personer och är av begränsad komplexitet. Den beredning och de rutiner som idag tillämpas avseende

ersättningar är ändamålsenlig och styrelsen i sin helhet är delaktig. Utskottet utvärderar de pågående och under året avslutade program för rörliga ersättningar som gäller för bolagsledningen och följer och utvärderar även tillämpningen av de "Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare" för 2020 vilka antogs på årsstämman 2019 respektive 2020. Frågor om ersättning och andra anställningsvillkor avseende verkställande direktören bereds av styrelsens ordförande som också representerar ersättningsutskottet vid förhandlingar om ersättningar. Beslut i dessa frågor fattas av styrelsen i sin helhet. Ersättning och andra anställningsvillkor för övriga ledande befattningshavare förhandlas och avtalas med verkställande direktören.

Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Målsättningen med CTTs ersättningspolicy för ledande befattningshavare är att erbjuda kompensation som syftar till att attrahera, motivera och behålla kvalificerad kompetens för CTT. Ersättning till verkställande direktör och andra ledande befattningshavare skall vara marknadsmässig och utgöras av en fast grundlön, rörlig ersättning, pension samt i vissa fall övriga förmåner. Verkställande direktörens ersättning sätts av styrelsens ordförande och godkänns därefter av styrelsen. Med ledande befattningshavare avses VD och övriga medlemmar i ledningsgruppen.

Den totala årliga kostnaden för rörlig ersättning (inklusive avsättning till vinstandelsstiftelse) i bolaget, exklusive kostnad för rörlig ersättning till VD, och eventuellt utfall av långsiktig målstyrning

rörlig ersättning (enligt nedan), uppgår till maximalt tio procent av vinsten före skatt, med begränsning att den inte kan överstiga 30 procent av den på årsstämman beslutade utdelningen till bolagets aktieägare eller 25 procent av total grundlön för samtliga anställda i bolaget. För VD utgår rörlig prestationsbaserad ersättning i enlighet med på förhand uppställda mål med maximalt sex månadslöner. För varje övrig ledande befattningshavare kan den rörliga ersättningen uppgå till maximalt två månadslöner per år. Utbetalning av den rörliga ersättningen avsedd för nyckelpersoner samt VD är villkorad av att den investeras i CTT-aktier vilka ska behållas under en avtalad tid. Härutöver kan VD och marknadschef komma att få rörlig prestationsbaserad ersättning vid uppfyllande av vissa långsiktiga mål. Extralönen är inte pensionsgrundande men kan växlas mot pension.

Totalt kostnadsbelopp för hela programmet för rörlig ersättning under bokslutsåret reserveras i bokslutet och utbetalas efter det att årsstämman fastställt resultat- och balansräkning samt dispositioner beträffande bolagets vinst.

Styrelsens förslag till riktlinjer för ledande befattningshavare för tiden från nästa årsstämma är oförändrade mot ovan, med undantag för rörlig prestationsbaserad ersättning utifrån långsiktiga mål som omfattar vice VD istället för VD. Viss ytterligare information finns att tillgå i bolagets ersättningsrapport som läggs fram på årsstämman 5 maj 2021.

RÖRLIG ERSÄTTNING 2020 ^B

Typ av ersättning/Mottagare	Kostnads- tak 2020 (MSEK)	Andel av vinst (%) ¹⁾	Reserverat belopp (MSEK)	Andel av vinst (%) ¹⁾
Rörlig ersättning/Ledande befattningshavare (exkl VD)	1,1	2,5 %	1,1	2,5 %
Rörlig ersättning/VD	1,1	2,5 %	0,7	1,5 %
Långsiktig målstyrd rörlig ersättning/VD & marknadschef	2,5	5,6 %	-	0,0 %
Vinstandelsstiftelse/samtliga anställda	3,4	7,5 %	3,4	7,5 %
		18,1 %		11,5 %

1) Andel av vinsten före skatt och före avsättning för rörlig ersättning.

7. VD OCH FÖRETAGSLEDNING

Verkställande direktören leder och kontrollerar att verksamheten bedrivs i enlighet med aktiebolagslagen, andra lagar och förordningar, gällande regler för aktiemarknadsbolag, bolagsordningen och enligt av styrelsen fastställda mål och strategier.

Verkställande direktören och CFO tar i samråd med styrelsens ordförande fram nödvändigt informations- och beslutsunderlag inför styrelsemöten, föredrar ärendena och motiverar förslag till beslut. I CTTs ledning ingick under 2020 VD, vice VD, CFO, försäljningschef, utvecklingschef, kvalitets- och personalchef, produktionschef, eftermarknadschef (fram till 1 september) samt divisionschef CTT-Bribo. ^B

9. REVISOR

Vid årsstämman den 6 maj 2020 beslöt stämman i enlighet med valberedningens förslag att Grant Thornton Sweden AB väljs såsom bolagets revisionsbolag med Camilla Nilsson som huvudansvarig revisor för en period om ett år. Bolagets revisorer medverkar vid flera av revisionsutskottets möten varje år, samt vid två styrelsemöten, och informerar då om sina iakttagelser om bolagets interna rutiner och kontrollsystem. Revisionsutskottets respektive styrelsens ledamöter har då tillfälle att ställa frågor.

Revisionen avrapporteras till aktieägarna i form av revisionsberättelse som utgör en rekommendation till aktieägarna inför beslutspunkterna på årsstämman om fastställande av bolagets resultaträkning och balansräkning, disposition av bolagets vinst samt ansvarsfrihet för styrelsens ledamöter och verkställande direktören.

8. INTERNKONTROLL

Syftet med den interna kontrollen är dels att ge rimlig säkerhet avseende tillförlitligheten i den finansiella rapporteringen och säkerställa att denna är framtagen i överensstämmelse med god redovisnings- sed, tillämpliga lagar och förordningar samt övriga krav på noterade bolag, dels att verksamheten som helhet lever upp till de krav som ställs från externa parter som myndigheter, kunder och andra intressenter. Styrelsen i CTT har det övergripande ansvaret för att bolaget har en effektiv internkontroll. VD ansvarar för

att det finns en process och organisation som säkerställer den interna kontrollen och kvalitén i den finansiella rapporteringen till styrelse och marknad. Nedan presenteras bilder över internkontrollen på CTT gällande den finansiella rapporteringen, verksamheten som helhet samt hur bolaget inhämtar information för att säkerställa efterlevnad av lagar och regler.

Särskild granskningsfunktion

CTT har ingen särskild granskningsfunktion (internrevision) eftersom CTT är för-

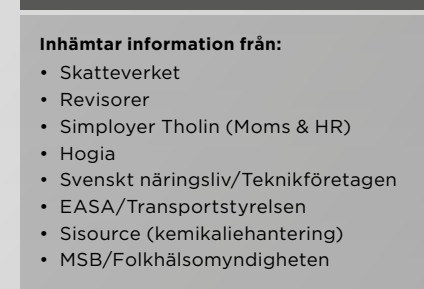
hållandevis litet och har en enkel juridisk och operativ struktur och väl utarbetade styr- och internkontrollsystem. Revisionsutskottet följer upp bolagets bedömning av den interna kontrollen bland annat genom kontakter med bolagets revisorer. Det har tidigare heller inte framkommit några brister i den interna kontrollen som skulle motivera en förändring och tillsättande av en internrevision. Styrelsen har mot bakgrund av ovanstående valt att inte ha en särskild internrevision.

FINANSIELL RAPPORTERING



Den finansiella rapporteringen utgår från styrande policys som bryts ner i rutiner/instruktioner och därefter till konkreta arbetsdokument, där de båda senare även innehåller automatiska och/eller manuella kontroller för att löpande säkerställa korrekt handhavande och resultat. En bokslutstavla används för att samla alla moment och för att säkerställa helheten, att momenten utförs i rätt sekvens samt att löpande kontroller genomförs.

FÖRÄNDRADE LAGAR & REGLER



För att säkerställa efterlevnaden av gällande lagar och regler inhämtas regelbundet information från ett antal olika motparter som var och en innehar expertkunskap på sina respektive områden.

Arbetsinsatserna för revisorerna omfattar bland annat kontroll av efterlevnaden av bolagsordningen, aktiebolagslagen och årsredovisningslagen, frågor rörande värdering av poster i balansräkningen, uppföljningar av väsentliga redovisningsprocesser samt av styrning och ekonomisk kontroll.

ÖVRIGT

Riskanalys

CTTs verksamhet påverkas av ett antal risker som har effekter på CTTs resultat och finansiella styrka. Vid bedömning av CTTs framtida utveckling är det av vikt att bedöma möjligheter till resultatillväxt vägt mot riskerna. De riskfaktorer som har störst betydelse för CTTs framtida utveckling finns beskrivna i förvaltningsberättelsen i årsredovisningen under rubriken risker. CTTs ledning har som policy att beakta dessa riskers inflytande på beslut som fattas. CTT har ett mycket nära samarbete med bolagets reviso-

rer för att på ett tidigt stadium kunna identifiera risker. Revisorerna gör årligen en genomgång av de interna rutinerna för riskminimering vilken avrapporteras till styrelsen såväl skriftligen som muntligen.

Bolagsordning

I bolagsordningen är bland annat fastslaget bolagets verksamhet, antalet styrelseledamöter och revisorer, hur kallelse ska ske till bolagsstämma, ärendebehandling under årsstämma och var stämma ska hållas. ^A

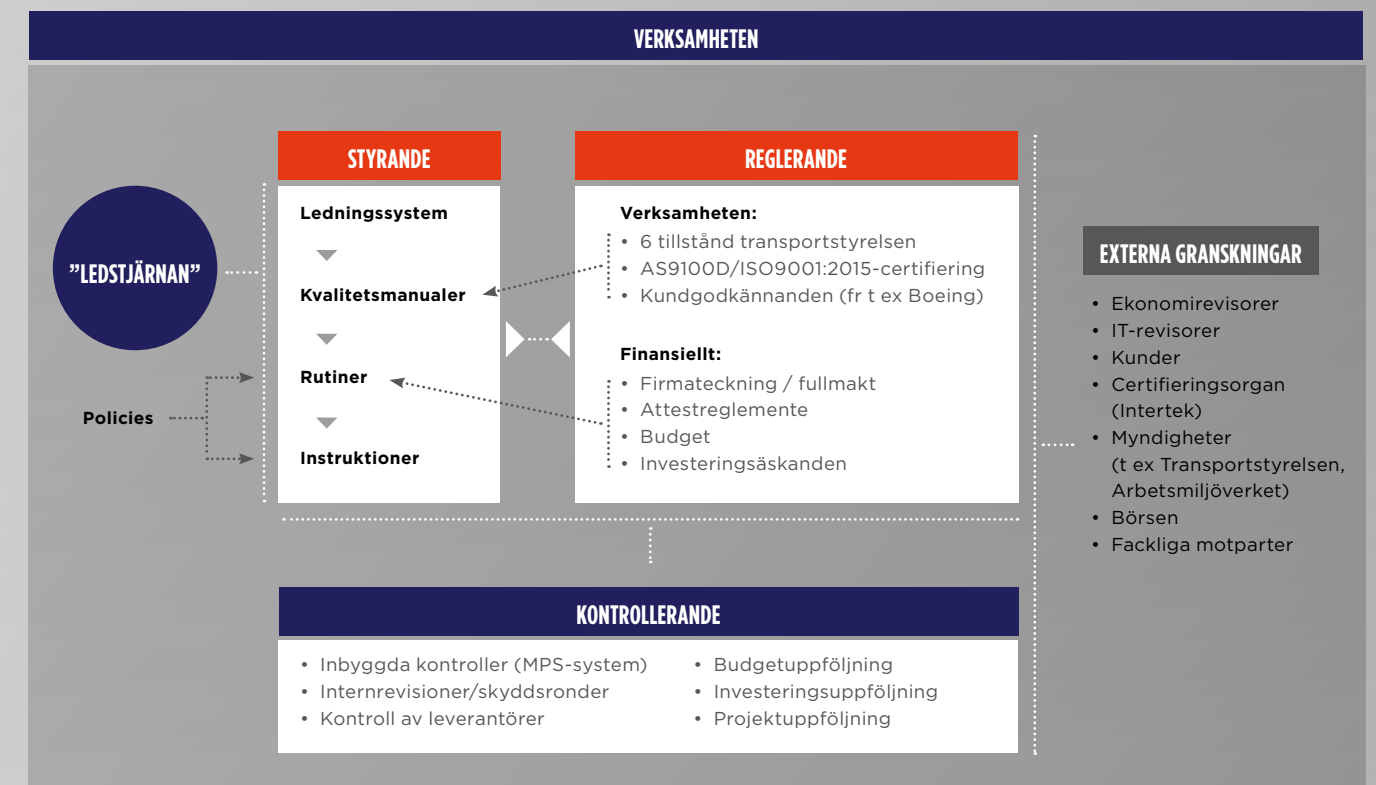
Information och kommunikation

Bolagets information till aktieägarna och andra intressenter ges via årsredovisningen, bokslutskommunikén och delårsrapporterna, pressmeddelanden och bolagets hemsida, www.ctt.se.

På hemsidan finns också finansiella rapporter och pressmeddelanden för de senaste åren samt information om bolagsstyrningen. Den interna informationen

och externa kommunikationen regleras på övergripande nivå i den av styrelsen fastlagda informationspolicyn. ^A

CTTs externa redovisningsmaterial och investerarrationer (IR) skall präglas av öppenhet, tillförlitlighet, tillgänglighet och snabbhet. Kvalitet är ett ledord, men informationsutgivningen skall även vara kostnadseffektiv. Informationen skall möta de krav som marknadsplats och sedvänja kräver. Distributionen av pressmeddelanden, delårsrapporter och bokslutskommuniké samt övrig reglerad extern publik kommunikation, offentliggjord i enlighet med Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter och EU:s marknadsmissbruksförordning, sker via Cision AB eller Modular Finance AB. Genom deras försorg når informationen snabbt och samtidigt till börsen, finansinspektionen, media, banker, ratinginstitut, större aktieägare samt större kunder och leverantörer.



Internkontrollen för verksamheten utgår från styrande respektive reglerande element. De styrande elementen utgörs av ledningssystemet som bryts ner i kvalitetsmanualer, rutiner, instruktioner och policys. De reglerande elementen består dels av externa tillstånd/godkännanden, dels av interna av styrelsen beslutade regler och riktlinjer. För att säkerställa efterlevnaden av nämnda element finns ett antal kontrollerande interna aktiviteter och uppföljningar. Därtill genomförs ett flertal av varandra oberoende externa parter regelbundna granskningar av verksamheten och ledningssystemets olika delar.

LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE



TORBJÖRN JOHANSSON

VD, född 1958.

Utbildning: Civilingenjör maskinteknik Linköpings Tekniska Högskola. Elevingenjörsutbildning på SAAB flygdivision 1982-1983.

Tidigare erfarenhet: Utvecklingsingenjör på JAS39 Gripen, SAAB 1983-1988. Utvecklingsingenjör/chef EPI GmbH (nuvarande Telair) i Bayern Tyskland 1988-1991. Teknisk Chef Elektrometall GmbH i Bayern Tyskland 1991-1996. Teknisk chef CTT Systems AB 1996-1997. VD CTT Systems AB från 1997.

Antal aktier i CTT: 56 877 st.

DANIEL EKSTRAND

CFO, född 1981.

Utbildning: Civilekonom Handelshögskolan i Stockholm 2005. Scania Trainee program 2005-2006.

Tidigare erfarenhet: Financial Controller Scania 2006-2009. Redovisningschef Engine Production Scania 2009-2011, Ekonomischef Engine Machining & Foundry 2011-2013. Ekonomichef Bergsgruppen i Nyköping 2013-2015. CFO på CTT Systems AB från 2016. Styrelseordförande i Stegoplast Vacuumformning AB och Dikt Holding AB.

Antal aktier i CTT: 5 000 st.

OLA HÄGGFELDT

Sales Director, född 1969

Utbildning: Civilingenjör, Kungliga Tekniska Högskolan, 1994. Emerson EmPowerment leadership program 2000-2001.

Tidigare erfarenhet: Scania (Development Engineer) 1994-1995, Freudenberg (KAM Automotive) 1995-1997, Siemens Components (KAM Automotive) 1997-2000, Emerson Network Power (Director Nordic, GM M. East & N. Africa, MD Europe) 2000-2009, Delta Electronics (Director OEM's) 2009-2010, NorthStar (Director EMEA, VP OEM's, VP SEA & China) 2010-2020

Antal aktier i CTT: 3 588 st.

STEFAN HAMMAR

Production Director, född 1959.

Utbildning: Gymnasieingenjör maskinteknik 1983.

Tidigare erfarenhet: Konstruktion Studsvik Energiteknik AB 1984-1990. Enhetschef konstruktion, tillverkning, el och elektronik Studsvik Nuclear AB 1990-2001. Konstruktionschef Studsvik Nuclear AB 2001-2005. Konstruktions- och laboratoriechef Studsvik Nuclear AB 2005. Produktionschef på CTT Systems AB från 2006.

Antal aktier i CTT: 2 040 st.

PETER LANDQUIST

VP Senior Advisor Sales, född 1958.

Utbildning: Examen Industritekniskt Gymnasium 1976.

Tidigare erfarenhet: Produktion och konstruktion AB Nyge Aero 1986-1993. Konstruktionschef CTT Systems AB 1993-1998. Teknisk chef 1998-2004. Teknisk Försäljning 2004-2006. Eftermarknadschef 2006-2011. Sälj, marknads och eftermarknadschef 2011-2014. Avdelningschef Sales and Marketing från 2015.

Antal aktier i CTT: 6 818 st.

TORLEIF NILSSON

Director of Engineering, född 1960.

Utbildning: Gymnasieingenjör maskinteknik 1980.

Tidigare erfarenhet: Beräkningsingenjör hållfasthet på JAS39 Gripen, Saab AB, 1982-1998. Utnämnd till Försteingenjör inom Hållfasthet Flygplanssystem 1990. Sektionschef Systemhållfasthet inom avdelning Vapenintegration & Strukturteknik, Saab Aerosystems 1999-2007. Utvecklingschef CTT Systems AB från 2007.

Antal aktier i CTT: 3 058 st.

TONY ROSENDAL

Head of Division CTT-Bribo, född 1967.

Utbildning: Examen Maskintekniskt Gymnasium 1987.

Tidigare erfarenhet: Planering, inköp och produktionschef Ogo AB 1988-2000. Produktionschef Mönsterås Metall AB 2000-2008. VD Bribo Mekaniska AB 2008-2016. Divisionschef CTT-Bribo från 2017.

Antal aktier i CTT: 13 922 st.

MARIA WESTER

Director of Quality & HR, född 1966.

Utbildning: Gymnasieingenjör El-Teleteknik. Högskoleexamen i företagsekonomi på Örebro universitet. Studier i kvalitetsteknik på MDH. Diplombildning i personaladministration.

Tidigare erfarenhet: Projektledning/försäljning Trade Motion 1988-1989, teknisk/ekonomisk assistent Burndy AB/FCI 1990-1995. Kvalitets- och personalchef på Framatome Connectors Sweden AB 1995-1999. Kvalitetschef CTT Systems AB 1999-2005. Kvalitets- och personalchef från 2005.

Antal aktier i CTT: 5 122 st.

STYRELSE



	TOMAS TORLÖF	PER FYRENIUS	ANNIKA DALSVALL	ANNA HÖJER	STEVEN BUESING	BJÖRN LENANDER
Funktion och födelseår	Ordförande, född 1967.	Styrelseledamot, född 1965.	Styrelseledamot, född 1958.	Styrelseledamot, född 1968.	Styrelseledamot, född 1974.	Styrelseledamot, född 1961.
Utbildning	Civilingenjör Kungliga Tekniska Högskolan.	Civilingenjör Maskinteknik, Kungliga Tekniska Högskolan.	Civilekonom, Uppsala Universitet.	Civilingenjör, Luleå Tekniska Universitet.	Masters of Business Administration från University of Iowa samt Auktoriserad revisor (Certified Public Accountant, CPA).	Civilingenjör Kungliga Tekniska Högskolan.
Nationalitet/invalid	Svensk / 2013	Svensk / 2018	Svensk / 2013	Svensk / 2020	Amerikansk / 2018	Svensk / 2018
Övriga uppdrag	Styrelseledamot Trulscor Företag AB, Trulscor Aktieförvaltning AB, Trulscor Aktieförvaltning AB, M2J Holding AB, M2J Software Holding AB, Seliro AB, Tilgin AB, tGem AB, HGA Software AB. Styrelseledamot sedan 2013. Styrelseordförande sedan 2014.	Vice President Corporate Development, Toyota Material Handling Europe AB. Styrelseledamot i Toyota Material Handling Deutschland GmbH samt Toyota Material Handling Logistics Solutions AB. Styrelseledamot i CTT sedan 2018.	Head of Contracts Scandinavian Airlines System. Styrelseledamot i CTT sedan 2013.	VD Transdev Sverige. Styrelseledamot i CTT sedan 2020.	VP & Controller på Collins Aerospace. Styrelseledamot sedan 2018.	VD Latour Industries AB. Styrelseordförande i Aritco Group AB, Bemsiq AB, Densiq AB, LSAB Group AB, MS Group AB, Vimec Srl. Styrelseledamot i Latour Future Solutions AB, Gaia Holding AB, Caljan ApS, VEGA Srl. Styrelseledamot sedan 2018.
Arbetslivserfarenhet och övrig information	Mer än 25 års erfarenhet av att starta och utveckla teknikbolag såsom aktiv ägare. Aktieägare i CTT sedan 1995. Näst största ägare 2001-2014. Största ägare sedan 2014.	Medlem i den europeiska ledningsgruppen för Toyota Material Handling med ansvar bl a för strategi. Tidigare VD för koncernens svenska marknadsbolag och dessförinnan verksam inom dåvarande ITT Flygt. Mångårig operativ erfarenhet av t ex försäljning och eftermarknad.	Mångårig erfarenhet från flygindustrin inom upphandling och förhandlingsområdet.	Tidigare VD för svenska Bombardier. Lång och gedigen erfarenhet från flyg- och tågindustrin med ledningsbefattningar inom SAAB och Bombardier.	Tidigare vice VD och CFO för Interior Division på Collins Aerospace. Innan det vice VD och CFO för Avionics Division samt chef för Investor Relations på Rockwell Collins. Bred kunskap inom flygindustrin och finansiell styrning.	VD för Latour Industries AB. Mer än 25 års erfarenhet i ledande positioner inom internationell industri.
Närvaro¹⁾						
Styrelsemöten	9/9	9/9	9/9	5/5	8/9	9/9
Revisionsutskottsmöten			5/5	2/2		5/5
Oberoende förhållande till						
Bolaget och bolagsledningen	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Den största aktieägaren	nej	ja	ja	ja	ja	ja
Ersättning och innehav²⁾						
Styrelsearvode	320 000	140 000	140 000	105 000	140 000	140 000
Utskottsarvode			55 000	22 500		30 000
Antal aktier i CTT	Äger genom Trulscor Företag 1 678 336 aktier.	Äger 1 090 st aktier.	Äger 250 st aktier.	Äger 3 237 st aktier.	Äger 400 st aktier.	Äger med närstående 500 st aktier.



REVISOR

Camilla Nilsson

Auktoriserad revisor, Grant Thornton Sweden AB. Revisor i bolaget sedan 2018.

1) Närvaro avser möten under den period av 2020 som ledamoten varit invald i styrelsen/utskottet

2) Arvodet avser utfall under bokslutsåret, vilka beslutats på årsstämman 2019 respektive 2020

NOTER TILL DE FINANSIELLA RAPPORTERNA

För räkenskapsåret 2020

Samtliga belopp i MSEK om inget annat anges

	sida
NOT 1 Allmän information	73
NOT 2 Redovisnings- och värderingsprinciper	73
NOT 3 Nettoomsättning och övriga rörelseintäkter	76
NOT 4 Övriga externa kostnader och övriga rörelsekostnader	77
NOT 5 Personal	77
NOT 6 Skatt	79
NOT 7 Årets resultat	79
NOT 8 Resultat per aktie	79
NOT 9 Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	79
NOT 10 Licenser	79
NOT 11 Övriga immateriella tillgångar	80
NOT 12 Byggnader och mark	80
NOT 13 Maskiner och andra tekniska anläggningar	80
NOT 14 Inventarier, verktyg och installationer	80
NOT 15 Andelar i koncernföretag	81
NOT 16 Varulager	81
NOT 17 Kundfordringar	81
NOT 18 Finansiella tillgångar och skulder	81
NOT 19 Övriga fordringar	81
NOT 20 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	81
NOT 21 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	82
NOT 22 Checkräkningskredit	82
NOT 23 Likvida medel	82
NOT 24 Eget kapital	82
NOT 25 Avsättningar	82
NOT 26 Löptider finansiella skulder	83
NOT 27 Avstämning av skulder som härrör från finansieringsverksamheten	84
NOT 28 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	84
NOT 29 Transaktioner med närstående	84
NOT 30 Kapitalförvaltning och finansiell riskhantering	84
NOT 31 Händelser efter balansdagen	85
NOT 32 Förslag till vinstdisposition	85

NOT 1 ALLMÄN INFORMATION

CTT Systems AB (publ.), org.nr. 556430-7741, bildades 1991 och har sitt säte i Nyköping. CTT är ett Mid Cap-företag noterat hos Nasdaq Stockholm sedan mars 1999.

CTTs huvudsakliga verksamhet innefattar utveckling, tillverkning och försäljning av utrustning som aktivt reglerar luftfuktigheten i flygplan.

Covid-19-pandemins påverkan på CTT

Covid-19-pandemin som drabbade världen under första kvartalet 2020 minskade flygandet kraftigt, vilket har haft stor negativ påverkan på flygbolagen och har även slagit hårt på flygindustrin som helhet. Flygtrafiken har förvisso gradvis ökat sedan slutet på april, men i november bromsades ökningen av nya omfattande nedstängningsåtgärder. Den osäkra situationen kommer att bestå under 2021, vilket kommer att påverka CTTs verksamhet negativt. I vilken utsträckning går dock inte att bedöma i nuläget, men hur bra vaccinationsprogrammen lyckas kommer att ha stor påverkan på återhämtningen inom flygindustrin.

Läs mer under respektive not för beskrivning av hur olika delar av CTTs ekonomiska utfall samt bedömningar/värderingar påverkats av Covid-19-pandemin. Noter med Covid-19-kommentarer:

Denna årsredovisning har godkänts för utfärdande av styrelsen den 30 mars 2021. Bolagets resultat- och balansräkningar blir föremål för fastställelse på årsstämman den 5 maj 2021.

- Not 3 Nettoomsättning och övriga rörelseintäkter,
- Not 5 Personal,
- Not 11 Övriga immateriella tillgångar,
- Not 13 Maskiner och andra tekniska anläggningar,
- Not 14 Inventarier, verktyg och installationer,
- Not 16 Varulager,
- Not 17 Kundfordringar,
- Not 25 Avsättningar,
- Not 30 Kapitalförvaltning och finansiell riskhantering
- Not 31 Händelser efter balansdagen.

NOT 2 REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER

Överensstämmelse med tillämpade regelverk och fortlevnadsprincipen

Bolagets årsredovisning har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen (ÅRL) samt enligt IFRS med de undantag och tillägg som anges i Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2 "Redovisning för juridiska personer". RFR 2 innebär att bolaget i årsredovisningen skall tillämpa samtliga av EU godkända utgivna standarder och uttalanden av IASB och IFRIC så långt detta är möjligt inom ramen för ÅRL och med hänsyn tagen till sambandet mellan redovisning och beskattning. De finansiella rapporterna har upprättats under förutsättning att bolaget bedriver sin verksamhet enligt fortlevnadsprincipen.

Fr o m 2017 upprättar CTT Systems AB inte någon koncernredovisning då dotterbolaget Bribo Mekaniska AB under 2017 fusionerats med moderbolaget och det vilande dotterbolaget Catron Elektronik AB har sålts. Det återstående dotterbolaget CTT Systems Inc. i USA är vilande och av ringa betydelse med följd att någon koncernredovisning enligt ÅRL kap 7:3 a§ inte behöver upprättas.

Standarder, ändringar och tolkningar av redovisningsprinciper Nya och uppdaterade standarder, ändringar samt tolkningar som tillämpas fr o m 2020

Vissa ändringar som trädde ikraft den 1 januari 2020 och som därför har börjat tillämpas i år har inte haft någon väsentlig påverkan på bolagets resultat och ställning.

Standarder, ändringar och tolkningar rörande befintliga standarder som ännu inte trätt i kraft och som inte tillämpas i förtid av bolaget

Per dagen för godkännandet av dessa finansiella rapporter har vissa nya standarder, ändringar och tolkningar av befintliga standarder som ännu inte trätt i kraft per bokslutsdagen publicerats av IASB. Dessa har inte tillämpats i förtid av bolaget.

Styrelsen och verkställande direktören utgår ifrån att alla relevanta uttalanden kommer att införas i bolagets redovisningsprinciper när uttalandet träder i kraft. Nya standarder, ändringar och förtydliganden som inte tillämpas förväntas inte ha någon väsentlig inverkan på bolagets finansiella rapporter.

Grund för rapportens upprättande

Tillgångar och skulder har värderats till historiska anskaffningsvärden om inget annat anges nedan. Fordringar och skulder i utländsk valuta har räknats om till balansdagens kurs.

Att upprätta rapporter i enlighet med IFRS kräver att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen i resultat- och balansräkningarna.

Viktiga uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål

De poster i resultat- och balansräkningarna som väsentligen påverkas av företagsledningens bedömningar är intäkter från vinstavtalsavtal (ingår i nettoomsättning, se not 3), varulager (not

16), garantiåtaganden (not 25) samt immateriella (not 9-11) och materiella anläggningstillgångar (not 12-14) där avskrivningsplanerna bygger på bedömningar av nyttjandeperioder. Se vidare nedan angående redovisningsprinciper avseende ovanstående poster.

Intäktsredovisning

Intäktsredovisning vid viss tidpunkt

Vid nyförsäljning och reservdelförsäljning av bolagets produkter ingår det inte i bolagets uppgifter att installera produkterna utan detta ombesörjs av kunderna. Intäkter från nyförsäljning och reservdelförsäljning redovisas när CTTs prestationsåtagande uppfyllts och kontrollen av varan överförs till kunden, vilket är vid leverans av varan. Intäkter redovisas till det belopp CTT förväntar sig ha rätt till i utbyte mot att överföra utlovade varor till en kund, där transaktionsriset framgår av avtal med kund. CTT har inga rörliga ersättningsdelar i sina avtal med kund.

Transaktionspriset förfaller till betalning enligt överenskomme mellan med kund. CTTs betalningsvillkor gentemot kunder varierar mellan 30 och 90 dagar.

För försäljning av system till VIP-flygplan och andra vinstavräkningsprojekt sker intäktsredovisning över tid, se nedan.

Intäktsredovisning över tid

Vid försäljning av system till VIP-flygplan och andra vinstavräkningsprojekt löper utveckling, tillverkning och anpassning av systemen över en längre tidsperiod. Försäljning av systemen sker i princip utslutande till fast pris och bolaget intäktsredovisar dessa uppdrag i takt med att arbetet utförs, det vill säga i takt med att prestationsåtagandet uppfylls. Vid beräkningen av upparbetad vinst har färdigställandegraden beräknats som nedlagda utgifter per balansdagen i relation till de totalt beräknade utgifterna för att fullgöra uppdraget.

Redovisade intäktsbelopp och tillhörande avtalsfordringar för vinstavräkningsavtal återspeglar den bästa uppskattningen av utfallet och graden av uppfyllande av prestationsåtagandena för varje avtal. Detta inkluderar en bedömning av vinsten i pågående kundavtal. När det gäller mer komplicerade uppdrag finns betydande osäkerhet vid bedömning av kostnaderna för färdigställande och lönsamhet, vilket också tas i beaktande vid intäktsredovisningen.

Transaktionspriset förfaller till betalning enligt överenskomme mellan med kund. CTTs betalningsvillkor gentemot kunder varierar mellan 30 och 90 dagar.

Fordringar, skulder och likvida medel i utländsk valuta

Monetära tillgångar och skulder i utländsk valuta har omräknats till balansdagens kurs. Icke monetära tillgångar och skulder omräknas till valutakurs vid anskaffningstillfället. Bolaget gör sina inköp huvudsakligen i SEK och en mindre del i USD och europeiska valutor medan produkterna huvudsakligen säljs i USD och en mindre del i SEK.

Varulager

Varulager värderas enligt lägsta värdets princip, dvs till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet. Anskaffningsvärdet inkluderar alla utgifter som är hänförliga till tillverkningsprocessen samt lämplig andel av tillhörande tillverkningskostnader, baserat på normal kapacitet. Anskaffningsvärdet beräknas enligt först-in-först-ut-principen. Nettoförsäljningsvärdet är det uppskattade pris som varan kan säljas för enligt villkor som är normala i verksamheten minskat med eventuella tillämpliga försäljningskostnader samt direkt kan hänföras till försäljningstransaktionen.

Per varje balansdag görs en beräkning av nettoförsäljningsvärdet för varulagret varmed de mest tillförlitliga uppgifter som finns tillgängliga beaktas. Det framtida försäljningsvärdet kan påverkas av framtida teknologi och andra marknadsdrivna förändringar som kan minska framtida försäljningspriser.

Segmentsredovisning

Den interna rapportering som styrelsen styr efter är på bolagets aggregerade nivå. För intäkternas fördelning och övrig segmentsinformation, se not 3.

Fordringar

Fordringar är efter individuell bedömning upptagna till belopp varmed de beräknas bli betalda.

Anläggningstillgångar

Egenupparbetade immateriella tillgångar utgörs av balanserade utgifter för utvecklingsarbeten. För dessa sker avskrivning på normalt 5 år från då tillgången tas i bruk. Pågående utveckling avseende aktivering av balanserade utvecklingskostnader avseende Boeing 777X har ännu inte slutförts, varmed avskrivning ej påbörjats och tänkt avskrivning för dessa är produktionsberoende. Licenser utgörs av licens köpt för utvecklingsarbete och har skrivits av utifrån produktionsstakt. Licensen blev till fullo avskriven under 2020.

Materiella anläggningstillgångar redovisas initialt till anskaffningsvärde eller tillverkningskostnader inklusive utgifter för att få tillgången på plats och i skick för att kunna användas enligt intentionerna med investeringen. I anskaffningsvärdet ingår inköpspriset och andra direkt hänförliga utgifter såsom utgifter för leverans, hantering, installation, montering, lagfarter och konsulttjänster. I anskaffningsvärdet för egentillverkade materiella anläggningstillgångar ingår även indirekta tillverkningskostnader. Korttidsinventarier och inventarier av mindre värde kostnadsförs löpande.

Per varje balansdag görs en genomgång av gällande bedömningar av nyttjandeperioder för avskrivningsbara tillgångar. Osäkerheten i dessa bedömningar beror på teknisk inkurans som kan förändra användningen av tillgångarna.

Materiella och immateriella anläggningstillgångar skrivs av systematiskt utifrån den bedömda nyttjandeperioden. Följande avskrivningstider har tillämpats.

Immateriella anläggningstillgångar	2020	2019
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	5 år	5 år
Licenser	Produktionsberoende	
Övriga immateriella tillgångar	5-10 år	8-10 år

Licenser skrivs av utifrån leveranser, så kallad produktionsberoende avskrivning.

Materiella anläggningstillgångar	2020	2019
Byggnader	10-100 år	10-100 år
Markanläggningar	20-40 år	20-40 år
Maskiner och andra tekniska anläggningar	3-10 år	3-10 år
Inventarier, verktyg och installationer	3-10 år	3-10 år
Förbättringsutgifter på annans fastighet	5 år	5 år
Datautrustning	3-5 år	3-5 år

Forskning och utveckling

Utgifter för utveckling, där resultaten tillämpas för att åstadkomma nya eller förbättrade produkter redovisas som en tillgång i bolagets balansräkning. Detta förutsätter även att produkten förväntas bli tekniskt och kommersiellt gångbar och att CTT har tillräckliga resurser att fullfölja utvecklingen och därefter använda eller sälja den immateriella tillgången.

Det redovisade värdet inkluderar samtliga direkt hänförliga utgifter för att skapa, framställa och färdigställa tillgången för användning på det sätt som företagsledningen avsett som t ex utgifter för material och tjänster samt ersättning till anställda. Övriga utgifter för utveckling redovisas i resultatet som utvecklingskostnader när de uppkommer.

I bolagets balansräkning redovisas balanserade utgifter för utvecklingsarbeten upptagna till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar som immateriella anläggningstillgångar.

Avskrivning påbörjas i samband med den månad tillgång färdigställts och tas i bruk.

Bolaget redovisar avsättning till fond för utvecklingsarbeten inom bundet eget kapital med samma belopp som aktiveras under året som immateriell anläggningstillgång avseende egna balanserade utvecklingsarbeten.

Nedskrivningar

De redovisade värdena för bolagets anläggningstillgångar kontrolleras årsvis för att konstatera huruvida det finns indikationer på nedskrivningsbehov. Redovisat värde testas också när indikation på en värdenedgång har identifierats. Om indikationer på nedskrivning finns beräknas tillgångens återvinningsvärde. Med återvinningsvärde avses det högsta av en tillgångs nettoförsäljningsvärde och nyttjandevärde. Nedskrivning av tillgångar sker när det redovisade värdet överstiger återvinningsvärdet.

För att bedöma nedskrivningsbehovet beräknas återvinningsvärdet för varje tillgång eller kassagenererande enhet baserat på förväntade framtida kassaflöde och med användning av en lämplig ränta för att kunna diskontera kassaflödet. Osäkerheter ligger i antaganden om framtida kassaflöde och fastställande av en lämplig diskonteringsränta.

Leasing

Bolaget tillämpar undantaget i RFR 2 och redovisar leasingavgifterna som kostnad linjärt över leasingperioden. Nyttjanderätt och leasingkulda redovisas inte i balansräkningen. Leasingavtalen utgörs i huvudsak av förhyrda lokaler, datorer och bilar.

Avsättningar

Avsättningar för produktgarantier, förlustkontrakt eller andra krav redovisas när bolaget har en legal eller informell förpliktelse till följd av en tidigare händelse och det är sannolikt att ett utflöde av ekonomiska resurser kommer att behövas samt att beloppen kan uppskattas på ett tillförlitligt sätt. Tidpunkten eller beloppet för utflödet kan fortfarande vara osäkert.

Avsättningar värderas till det uppskattade belopp som krävs för att reglera den befintliga förpliktelsen, baserat på de mest tillförlitliga uppgifter som finns tillgängliga på balansdagen.

Garantiåtaganden

Bolaget lämnar i normalfallet 36-48 månaders funktionsgaranti på sina produkter.

Avsättningar för framtida garantiåtaganden beräknas på periodens försäljning. Avsättningens storlek är beräknad som 3 % av försäljningspriset på OEM-system till nya plattformar, 1 % på reservdelar och reparationer, 0 % på förbrukningsmaterial och viss del av försäljning utöver kärnverksamheten, samt 2 % på all annan försäljning. Avsättningens storlek är baserad på historiskt utfall av garantikostnader.

Lånekostnader

Lånekostnader vilka är direkt hänförliga till pågående investeringar i kvalificerade tillgångar aktiveras i balansräkningen. Under 2020 har inga lån direkt hänförliga till investeringsprojekt upptagits varför någon aktivering ej har skett.

Ersättningar till anställda

Pensioner

Ersättningar för pensioner efter anställning erläggs genom förlöpande betalningar till externa motparter, vilka därmed tar över förpliktelserna mot de anställda.

Inom CTT finns både avgiftsbestämda och förmånsbestämda pensionsplaner.

Företagets förpliktelser avseende avgifterna för både de avgiftsbestämda och de förmånsbestämda pensionsplanerna redovisas som en kostnad i resultaträkningen i den takt pensionsrätten intjänas genom tjänstgöringen.

• *Avgiftsbestämda pensionsplaner*

Som avgiftsbestämda (premiebestämda) pensionsplaner klassificeras planer där storleken på den anställdes pension beror på de avgifter (premier) som företaget betalar till planen och den kapitalavkastning som avgifterna ger.

• *Förmånsbestämda pensionsplaner*

En förmånsbestämd pensionsplan innebär att den anställda garanteras en pension motsvarande en viss procentandel av lönen. Pensionsplanen enligt ITP2 tryggas genom en försäkring i Alecta och redovisas därför som en avgiftsbestämd plan. CTT har inte tillgång till sådan information som gör det möjligt att redovisa denna plan som en förmånsbestämd plan.

Ersättningar vid uppsägning

En kostnad för ersättning i samband med uppsägningar av personal redovisas om företaget är förpliktigt att avsluta en anställning före den normala tidpunkten.

Kortfristiga ersättningar

Kortfristiga ersättningar till anställda beräknas utan diskontering och redovisas som kostnad den period när de relaterade tjänsterna erhålls. En avsättning redovisas för den förväntade kostnaden för rörlig ersättning när CTT har en förpliktelse att göra sådana betalningar till följd av att tjänster erhållits från anställda.

Aktierelaterade ersättningar

CTT har inga utestående optioner eller pågående optionsprogram som möjliggör för de anställda att förvärva aktier i företaget understigande det verkliga värdet.

Finansiella tillgångar och skulder

Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar på tillgångssidan likvida medel, kundfordringar samt övriga fordringar (finansiella tillgångar).

På skuldsidan återfinns främst leverantörsskulder och låneskulder (finansiella skulder).

En finansiell tillgång eller skuld tas upp i balansräkningen när bolaget blir part till instruments-avtalsmässiga villkor. Kundfordringar uppstår när varor har levererats och risken har övergått till kund. Skuld tas upp när motparten har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger att betala, även om faktura ännu inte mottagits.

En finansiell tillgång tas bort från balansräkningen när rättigheterna i avtalet realiserar, förfaller eller bolaget förlorar kontrollen över dem. Detsamma gäller för del i finansiell tillgång. En finansiell skuld tas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgörs eller på annat sätt utsläcks. Detsamma gäller för del i finansiell skuld.

Bolaget har enbart en kategori av finansiella tillgångar och skulder vilket är upplupet anskaffningsvärde. Poster som ingår i denna kategori är följande:

• *Kundfordringar*

Kundfordringar är finansiella tillgångar som inte utgör derivat med fasta betalningar eller med betalningar som går att fastställa, och som inte är noterade på en aktiv marknad. Tillgångar i denna kategori värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades vid anskaffningstidpunkten. Kundfordringar redovisas till det belopp som beräknas inflyta, d v s efter avdrag för förväntade kreditförluster.

• Övriga fordringar

• Likvida medel

Likvida medel, motsvarande balansposten Kassa och bank, består av kontanter, disponibla tillgodohavanden och kortfristiga placeringar hos bank. De kortfristiga placeringarna kan lätt omvandlas till kända belopp av kontanter och är utsatta för endast en obetydlig risk för värdeförändringar.

• Andra finansiella skulder

CTTs låneskulder och leverantörsskulder tillhör denna kategori.

Skatter

Inkomstskatter utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Inkomstskatter redovisas i resultatet eller om en underliggande transaktion redovisas direkt mot eget kapital redovisas även tillhörande skatteeffekt mot eget kapital.

Aktuell skatt är skatt som skall betalas eller erhållas avseende aktuellt år, med tillämpning av de skattesatser som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen. Hit hör även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder.

Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden med utgångspunkt i temporära skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder. Uppskjuten skatt beräknas med tillämpning av de skattesatser som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen.

Uppskjutna skattefordringar avseende avdragsgilla temporära skillnader och underskottsavdrag redovisas endast i den mån det är sannolikt att dessa kommer att kunna utnyttjas.

NOT 3 NETTOOMSÄTTNING OCH ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER

NETTOOMSÄTTNING

CTT har valt att fördela nettoomsättningen på produktområdena Systemförsäljning, Reservdelar och underhåll samt Övrig varuförsäljning. Inom respektive produktområde delas omsättningen upp ytterligare, se nedan.

Nettoomsättningens fördelning på produktområden	2020	2019
Systemförsäljning		
OEM	83,2	166,4
Retrofit	4,7	9,6
VIP	32,0	14,6
	119,9	190,7
Reservdelar och underhåll		
Eftermarknad	72,0	146,9
	72,0	146,9
Övrig varuförsäljning		
Försäljning utöver kärnverksamheten	8,9	17,3
	8,9	17,3
S:a	200,8	354,9
Nettoomsättningens geografiska fördelning	2020	2019
Sverige	11,9	17,7
USA	87,4	184,3
Danmark	44,0	74,7
Övriga världen	57,5	78,2
S:a	200,8	354,9

Under 2020 var 75 % (78) av CTTs totala försäljningsintäkter hänförliga till tre kunder, Boeing, CTTs kund för A350-programmet och vår största distributör till flygbolagen som stod för 39 % (49), 14 % (9) respektive 22 % (20) av bolagets försäljningsintäkter. Noteras kan att intäkterna främst hänförs till leveranser till 787-programmet och att våra slutkunder i distributörsled är ett stort antal flygbolag. Övrig andel av försäljningsintäkterna var fördelad på kunder som var och en stod för mindre än 10 % av bolagets försäljningsintäkter.

Balansposten "Förskott från kunder" avser en avtalskund och förväntas intäktsredovisas under 2021.

Av ingående värde 2020 på balansposten "Upparbetad men ej fakturerad intäkt", 0,5 MSEK, har 70 % fakturerats under 2020. Av ingående värde 2020 på balansposten "Fakturerad men ej upparbetad intäkt", 2,3 MSEK, har 100 % intäktsförts under 2020.

COVID-19 - påverkan på CTT:

Nettoomsättningen minskade med 43 % från 2019 till 2020. Minskningen beror främst på de effekter som pandemin Covid-19 haft på flygindustrin genom minskat resande. OEM- och eftermarknadsförsäljningen har drabbats hårdast, där minskat antal flygtimmar haft direkt effekt på efterfrågan av främst förbrukningsmaterial i eftermarknaden. Under 2021 kommer vi att se en fortsatt negativ påverkan på nettoomsättningen. I vilken utsträckning går dock inte att bedöma i nuläget, men hur bra vaccinationsprogrammen lyckas kommer att ha stor påverkan på återhämtningen inom flygindustrin och därmed på CTTs nettoomsättning.

ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER

Övriga rörelseintäkter	2020	2019
Valutakursvinster	17,6	17,4
Försäljning av verksamhetsgren ¹⁾	-	4,5
Engångsjustering av ersättning ²⁾	3,9	-
Övrigt	0,6	0,5
S:a	22,2	22,4

1) Inkrämsförsäljning av elektronikverksamheten i Gustavsberg till AFRY (fd ÅF Pöyry) den 2 september 2019.
2) Engångsjustering av ersättning för sålda varor under tidigare perioder.

NOT 4 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER OCH ÖVRIGA RÖRELSEKOSTNADER

ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER

Revisionskostnader

I posten Övriga externa kostnader ingår arvoden till revisor, se specifikation nedan.

Arvoden till revisor (KSEK)	2020	2019
Grant Thornton Sweden AB		
Revisionsuppdrag	820	645
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	197	171
Skatterådgivning	38	74
S:a	1 055	889

Med revision avses lagstadgad revision av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, samt revision och annan granskning utförd i enlighet med överenskommelse eller avtal. Detta inkluderar arbetsuppgifter som ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter. Skatterådgivning avser tjänster inom skatteområdet.

Operationella leasingkostnader

I beloppet för Övriga externa kostnader ingår leasingavgifter med 6,7 MSEK (7,0), varav hyreskostnader för förhyrda lokaler uppgår till 4,3 MSEK (5,0) Totala återstående leasingavgifter uppgår till 24,3 MSEK (26,7), varav hyreskostnader för förhyrda lokaler uppgår till 20,5 MSEK (24,1). Dessa förfaller till betalning enligt nedan:

Leasingavgifter	2020	2019
Förfalloperiod:		
Inom 1 år	5,2	5,2
Senare än 1 år men inom 5 år	16,4	15,2
Senare än 5 år	2,7	6,2
S:a	24,3	26,7

ÖVRIGA RÖRELSEKOSTNADER

Övriga rörelsekostnader	2020	2019
Valutakursförluster	17,5	12,2
S:a	17,5	12,2

NOT 5 PERSONAL

	2020	2019
Medelantalet anställda		
Kvinnor	26	32
Män	67	76
Totalt	93	108
Styrelse		
Kvinnor	2	1
Män	4	5
Totalt	6	6
Företagsledning och VD		
Kvinnor	1	1
Män	8	8
Totalt	9	9

Personalkostnader (KSEK)	2020	2019
Löner och andra ersättningar		
Löner, arvoden och ersättningar	44 272	49 213
Pensionskostnader	4 946	5 624
Avsättning till vinstandelsstiftelse	2 780	7 196
S:a löner och andra ersättningar	51 998	62 033
Sociala kostnader		
Sociala kostnader (inkl. särskild löneskatt) på löner, arvoden, ersättningar och pensionskostnader	14 484	16 754
Särskild löneskatt på avsättning till vinstandelsstiftelse	674	1 746
S:a sociala kostnader	15 159	18 500
Övriga personalkostnader	921	1 014
S:a personalkostnader	68 077	81 547

Löner och andra ersättningar 2020 (KSEK)

	Styrelse- arvode	Revisions- utskotts- arvode	Övriga ersättningar till styrelsen	Grundlön	Rörlig ersättning	Förmåner	Pensioner	Avsättning till vinstandels- stiftelse	S:a
<i>Styrelsens ordförande:</i>									
Tomas Torlöf	320	-	-	-	-	-	-	-	320
<i>Övriga styrelseledamöter:</i>									
Steven Buesing	140	-	-	-	-	-	-	-	140
Annika Dalsvall	140	55	-	-	-	-	-	-	195
Per Fyrenius	140	-	-	-	-	-	-	-	140
Anna Höjer	105	23	-	-	-	-	-	-	128
Björn Lenander	140	30	-	-	-	-	-	-	170
Mats Lundin	70	8	-	-	-	-	-	-	78
<i>Anställda:</i>									
VD	-	-	-	1 884	510	129	551	30	3 105
Övriga ledande befattningshavare	-	-	-	6 007	851	350	1 803	222	9 233
Övriga anställda	-	-	-	33 277	-	93	2 592	2 527	38 490
S:a	1 055	115	-	41 168	1 361	573	4 946	2 780	51 998

Löner och andra ersättningar 2019 (KSEK)

	Styrelse- arvode	Revisions- utskotts- arvode	Övriga ersättningar till styrelsen	Grundlön	Rörlig ersättning	Förmåner	Pensioner	Avsättning till vinstandels- stiftelse	S:a
<i>Styrelsens ordförande:</i>									
Tomas Torlöf	318	-	-	-	-	-	-	-	318
<i>Övriga styrelseledamöter:</i>									
Steven Buesing	138	-	-	-	-	-	-	-	138
Annika Dalsvall	138	54	-	-	-	-	-	-	191
Per Fyrenius	138	-	-	-	-	-	-	-	138
Björn Lenander	138	29	2	-	-	-	-	-	168
Mats Lundin	138	29	6	-	-	-	-	-	172
<i>Anställda:</i>									
VD	-	-	-	2 057	655	116	612	72	3 512
Övriga ledande befattningshavare	-	-	-	6 595	1 064	440	2 115	504	10 718
Övriga anställda	-	-	-	37 162	-	-	2 896	6 620	46 678
S:a	1 005	111	8	45 813	1 719	556	5 624	7 196	62 033

Arvoden och ersättningar till styrelsens ledamöter

Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår arvode enligt bolagsstämans beslut. Arvode utgår även för revisionsutskottsarbete.

Lön och andra ersättningar till VD

Ersättning till VD utgörs av grundlön, rörlig ersättning, förmåner, pensionsförsäkring och avsättning till vinstandelsstiftelse. VDs lön sätts av styrelsens ordförande efter förhandling med VD och godkänns därefter av styrelsen.

Löner och ersättningar till övriga ledande befattningshavare i bolaget

Övriga ledande befattningshavare utgörs av bolagets ledningsgrupp som per 2020-12-31 bestod av åtta personer (8).

Avtal om framtida pension

VD och CTT har båda rätt att påkalla pension för VD vid 65 års ålder. Pensionen är avgiftsbaserad och utöver betalda pensionspremier förekommer inte några ytterligare pensionsförpliktelser. Pensionen för övriga ledande befattningshavare är avgiftsbaserad och följer ITP-planerna, alternativt omfattar avsättning i nivå med ITP. Utöver betalda pensionspremier förekommer inte några ytterligare pensionsförpliktelser. CTT har tecknat pensionsförsäkring för respektive person och CTTs skyldighet inskränker sig till betalning av avtalad premie under anställningstiden.

Uppsägning och avgångsvederlag

VD har avtal vilka medger avgångsvederlag om befattningshavaren får lämna sin tjänst på bolagets begäran. Avgångsvederlag inklusive uppsägningslön uppgår till två årslöner. För övriga ledande befattningshavare gäller avtalsenliga villkor.

Rörliga ersättningar och avsättning till vinstandelsstiftelse

De rörliga ersättningarna är maximerade och relaterade till presterat rörelseresultat och i vissa fall omsättning. Avsättning till vinstandelsstiftelse görs enligt enhetliga regler där samtliga anställda inklusive VD behandlas lika. Beloppet som avsätts till vinstandelsstiftelsen kan komma att ändras i samband med bolagets årsstämma. Totala beloppet för rörliga ersättningar har reserverats i bokslutet och utbetalas efter årsstämman. För de delar av de rörliga ersättningarna där villkoret för ersättningen är att CTT-aktier ska förvärfas, ska mottagande part göra aktieförvärven under den närmast följande tiden efter årsstämman. Några övriga särskilda avtal om rörliga ersättningar utöver lön, bonusprogram, vinstandelsstiftelse, pensionsålder eller framtida pension till VD eller övriga ledande befattningshavare finns inte. Se tabell nedan för beloppsgränser kopplat till bonusprogram och vinstandelsstiftelse. Se bolagsstyrningsrapporten för ytterligare information.

Rörliga ersättningar och avsättning till vinstandelsstiftelse	VD	Övriga ledande befattnings- havare	Samtliga anställda
Maximal kostnad av bolagets resultat före skatt (%) <i>(dock maximalt totalt 30 % av beslutad utdelning)</i>	2,5	2,5	7,5
Maximal ersättning på individnivå (andel av årslön) <i>(för vinstandelsstiftelsen gäller genomsnittlig månadslön för samtliga anställda som tak)</i>	6/12	2/12	2/12

COVID-19 - påverkan på CTT:

CTT införde under 2020 ett kostnadsbesparingsprogram med dels minskning av antal anställda, dels förkortad arbetstid för personalen för att bemöta den minskade efterfrågan som följt av Covid-19-pandemin. Även 2021 kommer att påverkas av Covid-19, dels genom minskning av antal anställda, dels förkortad arbetstid för personalen.

NOT 6 SKATT

	2020	2019
Årets skatt		
Aktuell skatt	-8,5	-25,4
S:a	-8,5	-25,4
Avstämning av effektiv skatt		
Resultat före skatt	39,6	118,0
Skattekostnad 21,4 % (21,4)	-8,5	-25,2
Skatteeffekt av skattemässiga justeringar:		
Övriga skattemässiga justeringar	0,0	-0,1
S:a	-8,5	-25,4

NOT 7 ÅRETS RESULTAT

	2019	2018
Årets resultat har påverkats av valutadifferenser enligt följande:		
Valutakursdifferens på fordringar och skulder av rörelsekaraktär	0,1	5,2
Valutakursdifferens på fordringar och skulder av finansiell karaktär	2,4	-0,3
S:a	2,5	4,9

NOT 8 RESULTAT PER AKTIE

Resultat per aktie har beräknats som årets resultat dividerat med genomsnittligt antal utestående aktier under perioden. Det genomsnittliga antalet aktier var 12 529 443 (12 529 443). Efter som det ej finns några utestående teckningsoptioner har någon utspädning ej beräknats.

NOT 9 BALANSERADE UTGIFTER FÖR UTVECKLINGARBETEN

	2020-12-31	2019-12-31
Ingående anskaffningsvärde	79,7	76,1
Årets aktiverade utgifter	20,5	12,4
Försäljningar/utrangeringar	-	-4,8
Försäljning av verksamhetsgren ¹⁾	-	-0,2
Omklassificeringar	-	-3,8
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	100,2	79,7
Ingående avskrivningar	-27,1	-34,6
Årets avskrivningar	-1,1	-1,2
Försäljningar/utrangeringar	-	4,8
Försäljning av verksamhetsgren ¹⁾	-	0,2
Omklassificeringar	-	3,7
Utgående ackumulerade avskrivningar	-28,3	-27,1
Utgående planenligt restvärde	72,0	52,6

¹⁾ Inkrämsförsäljning av elektronikverksamheten i Gustavsberg till AFRY (fd AF Pöyry) den 2 september 2019.

Årets aktiverade belopp om 20,5 MSEK (12,4) utgörs av utvecklingsarbeten kopplade till projekten New Zonal Dryer, Global 7500 och Boeing 777X. Av ackumulerade anskaffningsvärden avser 66,8 MSEK (46,4) pågående utvecklingsprojekt. Utöver de balanserade utgifterna har även utgifter för test och utveckling löpande kostnadsförts med 1,1 MSEK (2,2).

NOT 10 LICENSER

	2020-12-31	2019-12-31
Ingående anskaffningsvärde	9,9	9,9
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	9,9	9,9
Ingående avskrivningar	-9,3	-8,3
Årets avskrivningar	-0,6	-1,0
Utgående ackumulerade avskrivningar	-9,9	-9,3
Utgående planenligt restvärde	-	0,6

Under hösten 2013 ingicks ett licensavtal avseende utveckling av kontrollenheter till större Cair system med Nord Micro. Licenskostnaden uppgår till 10,0 MSEK. Avtalet innebar en förpliktelse att inom en 5-årsperiod köpa ett visst antal enheter och avskrivningar sker vid var leverans av enhet, s k produktionsberoende avskrivningsmetod. Under 2018 löpte licensavtalet ut och skulden till Nord Micro återbetalades till fullo. Licensen blev till fullo avskrivnen under 2020. Bokfört värde av licensen framgår av tabellen i denna not.

NOT 11 ÖVRIGA IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

	2020-12-31	2019-12-31
Ingående anskaffningsvärde	4,9	4,2
Inköp	-	1,3
Försäljningar/utrangeringar	-	-0,3
Försäljning av verksamhetsgren ¹⁾	-	-4,2
Omklassificeringar	-	3,8
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	4,9	4,9
Ingående avskrivningar	-3,5	-4,2
Årets avskrivningar	-0,3	-0,1
Försäljningar/utrangeringar	-	0,2
Försäljning av verksamhetsgren ¹⁾	-	4,2
Omklassificeringar	-	-3,7
Utgående ackumulerade avskrivningar	-3,8	-3,5
Utgående planenligt restvärde	1,1	1,3

1) Inkrämsförsäljning av elektronikverksamheten i Gustavsberg till AFRY (fd AF Pöyry) den 2 september 2019.

COVID-19 - påverkan på CTT:

CTT har i nedskrivningsprövningen av de immateriella tillgångarna tagit Covid-19 i beaktande. Covid-19 har i vissa fall medfört att förväntade framtida kassaflöden skjutits lägre fram i tiden, men då nuvärdet fortfarande är väsentligt högre än värdet av den underliggande immateriella tillgången förväntas Covid-19 inte i någon större utsträckning påverka bolagets värdering av immateriella tillgångar.

NOT 12 BYGGNADER OCH MARK

	2020-12-31	2019-12-31
Ingående anskaffningsvärde	30,7	30,7
Inköp	0,1	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	30,8	30,7
Ingående avskrivningar	-3,8	-3,2
Årets avskrivningar	-0,6	-0,6
Utgående ackumulerade avskrivningar	-4,4	-3,8
Utgående planenligt restvärde	26,4	26,9
Varav mark	0,4	0,4
Varav markanläggningar	1,1	1,2

NOT 13 MASKINER OCH ANDRA TEKNISKA ANLÄGGNINGAR

	2020-12-31	2019-12-31
Ingående anskaffningsvärde	9,7	5,2
Inköp	9,7	4,6
Försäljningar/utrangeringar	0,0	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	19,4	9,7
Ingående avskrivningar	-0,9	-0,2
Årets avskrivningar	-0,9	-0,7
Försäljningar/utrangeringar	0,0	-
Utgående ackumulerade avskrivningar	-1,7	-0,9
Utgående planenligt restvärde	17,7	8,8

COVID-19 - påverkan på CTT:

En bedömning av om Covid-19 haft effekt på bolagets maskiner och andra tekniska anläggningar har gjorts. Utifrån denna bedömning förväntas Covid-19 inte ha någon påverkan på värdet av denna post.

NOT 14 INVENTARIER, VERKTYG OCH INSTALLATIONER

	2020-12-31	2019-12-31
Ingående anskaffningsvärde	45,6	42,9
Inköp	3,4	4,4
Försäljningar/utrangeringar	-0,1	-
Försäljning av verksamhetsgren ¹⁾	-	-1,6
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	48,9	45,6
Ingående avskrivningar	-36,1	-34,7
Årets avskrivningar	-3,3	-3,1
Försäljningar/utrangeringar	0,1	-
Försäljning av verksamhetsgren ¹⁾	-	1,6
Utgående ackumulerade avskrivningar	-39,3	-36,1
Utgående planenligt restvärde	9,6	9,5

1) Inkrämsförsäljning av elektronikverksamheten i Gustavsberg till AFRY (fd AF Pöyry) den 2 september 2019.

COVID-19 - påverkan på CTT:

En bedömning av om Covid-19 haft effekt på bolagets inventarier, verktyg och installationer har gjorts. Utifrån denna bedömning förväntas Covid-19 inte ha någon påverkan på värdet av denna post.

NOT 15 ANDELAR I KONCERNFÖRETAG

Andelarna nedan avser innehav i det vilande dotterbolaget CTT Systems Inc, USA.

	2020-12-31	2019-12-31
Ingående anskaffningsvärde	0,0	0,0
Utgående bokfört värde	0,0	0,0

NOT 16 VARULAGER

Av varulagrets totala anskaffningsvärde per 2020-12-31 har 1,1 MSEK (1,1) reserverats för inkurans. Årets kostnadsförda inkurans uppgick till -0,0 MSEK (-0,9).

COVID-19 - påverkan på CTT:

Vid bedömning av inkurans i varulagret har hänsyn tagits till den effekt som Covid-19 kan ha. Att CTT har produkter som inte åldras på kort eller medellång sikt, i kombination med långa kundavtal, särskilt inom OEM, bedöms lagervärdet inte ha påverkats negativt av den nedgång i flygindustrin som Covid-19 medfört.

NOT 17 KUNDFORDRINGAR

Kundfordringar utgörs till sin helhet av utestående fordringar på levererade varor till kund. Reserveringar för osäkra kundfordringar uppgick per 2020-12-31 till 0,0 MSEK (0,0). Kundförluster under året uppgick till 0,0 MSEK (1,6). Bolaget har bedömt kreditkvaliteten på sina fordringar utifrån förväntade förluster och bedömer att inga reserveringar för eventuella förluster är erforderliga.

	2020-12-31	2019-12-31
Åldersanalys för ej nedskrivna kundfordringar		
Ej förfallna	22,2	51,7
Mindre än 3 månader	15,9	15,9
3-6 månader	0,2	0,7
7-12 månader	0,1	0,9
Mer än 12 månader	0,4	2,4
S:a	38,8	71,6

COVID-19 - påverkan på CTT:

I undantagsfall har kunder begärt förlängd kredittid på sina leverantörsskulder till CTT. I några fall har CTT beviljat detta. Covid-19 förväntas inte i någon större utsträckning påverka bolagets värdering av kundfordringarna under 2021.

NOT 18 FINANSIELLA TILLGÅNGAR OCH SKULDER

Nedan presenteras bolagets finansiella tillgångar och skulder som ingår i kategorin upplupet anskaffningsvärde:

	2020-12-31	2019-12-31
Finansiella tillgångar	Redovisat värde	Redovisat värde
Kundfordringar		
Kundfordringar	38,8	71,6
Den maximala kreditrisken uppgår till det redovisade värdet	38,8	71,6
Likvida medel		
Likvida medel i SEK	18,4	105,1
Likvida medel i USD	3,2	4,8
Likvida medel i EUR	-	0,1
S:a	21,6	110,0
Finansiella skulder	Redovisat värde	Redovisat värde
Andra finansiella skulder		
Leverantörsskulder	16,9	22,9
Skulder till kreditinstitut i USD	36,9	32,5
Övriga kortfristiga finansiella skulder	0,3	0,1
S:a	54,2	55,5

NOT 19 ÖVRIGA FORDRINGAR

	2020-12-31	2019-12-31
Momsfordringar	1,9	1,6
Övrigt	1,1	0,6
S:a	3,1	2,3

NOT 20 FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER

	2020-12-31	2019-12-31
Förutbetalda hyror	1,1	1,1
Förutbetalda försäkringskostnader	0,3	0,3
Förutbetalda underhålls- och licensavgifter	1,3	1,4
Övrigt	1,5	0,7
S:a	4,2	3,5

NOT 21 STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE

Fastighetsinteckningar och företagsinteckningar har lämnats som säkerhet för bolagets skulder till kreditinstitut inklusive beviljad checkräkningskredit. Några eventalförpliktelser finns ej gentemot externa parter.

	2020-12-31	2019-12-31
Ställda säkerheter		
Fastighetsinteckningar	12,0	12,0
Företagsinteckningar	64,5	54,0
Eventalförpliktelser	Inga	Inga

NOT 22 CHECKRÄKNINGSKREDIT

	2020-12-31	2019-12-31
Beviljad kredit (ej utnyttjad)	20,7	23,5

Bolagets checkräkningskredit utgörs av en beviljad kredit om 2 500 000 USD som omräknad till balansdagens kurs uppgår till 20 650 000 SEK.

NOT 23 LIKVIDA MEDEL

Posten likvida medel i kassaflödesanalysen motsvaras av balansposten Kassa och bank i balansräkningen.

NOT 24 EGET KAPITAL

Eget kapital består av bundet eget kapital och fritt eget kapital. Det bundna egna kapitalet utgörs av aktiekapital, reservfond och fond för utvecklingsutgifter. Det fria egna kapitalet utgörs av årets resultat samt balanserat resultat. I posten balanserat resultat ingår, förutom balanserat resultat, även en överkursfond.

Bundet eget kapital

Bundet eget kapital får inte användas till vinstutdelning.

- Aktiekapital

Aktiekapitalet i CTT uppgår till 12 529 443 SEK fördelat på 12 529 443 aktier, envar aktie med ett kvotvärde om 1 SEK. Samtliga aktier äger lika rätt till bolagets tillgångar och resultat. Varje aktie berättigar till en röst.

- Reservfond

Syftet med reservfonden har varit att spara en del av nettovinsten för att senare användas till att täcka eventuella förluster.

- Fond för utvecklingsutgifter

Det belopp som aktiveras avseende egenupparbetade utvecklingsutgifter ska föras om från fritt eget kapital till fond för utvecklingsutgifter i bundet eget kapital. Fonden ska minskas i takt med att de aktiverade utgifterna skrivs av eller ned.

Fritt eget kapital

Fritt eget kapital utgörs tillsammans med årets resultat och balanserat resultat, även av en överkursfond. Fritt eget kapital är tillgängligt för utdelning till aktieägarna.

- Överkursfond

Överkursfond uppkommer då en nyemission av aktier tecknas till överkurs. När det fastställda priset på de nya aktierna vid en nyemission är högre än det nominella värdet på de befintliga aktierna, tillförs den överstigande delen överkursfonden. Den resterande delen, som motsvarar det nominella värdet, tillförs posten aktiekapital (i bundet eget kapital).

- Balanserat resultat

Balanserat resultat utgörs av föregående års balanserade resultat.

Förändringar av eget kapital framgår av tabellen Förändring i eget kapital.

NOT 25 AVSÄTTNINGAR

Avsättningar för garantiåtaganden - långfristiga	2020-12-31	2019-12-31
Ingående avsättning	8,4	6,9
I anspråktaga belopp	-4,6	-3,1
Årets avsättning	2,3	4,6
Utgående avsättning	6,1	8,4

Övriga avsättningar - kortfristiga	2020-12-31	2019-12-31
Ingående avsättning	-	0,4
I anspråktaga belopp	-	-0,4
Årets avsättning	-	-
Utgående avsättning	-	-

Avsättningen för garantiåtaganden förväntas utnyttjas under den kommande 4-årsperioden. Över längre tid gäller att i takt med en ökad försäljning och ökat antal system under garantiansvar kommer den utgående avsättningens storlek att öka.

COVID-19 - påverkan på CTT:

Den negativa effekt Covid-19 haft på flygtrafiken, och i förlängningen därmed även på CTTs omsättning, har resulterat i lägre avsättning under året vilket minskat utgående avsättning jämfört med föregående år. Bedömningen är dock att kvalitén på bolagets produkter är fortsatt hög och att nivåerna på både garantireserven och garantiavsättningen därmed är korrekta.

NOT 26 LÖPTIDER FINANSIELLA SKULDER

Per 31 december 2020 respektive 2019 har bolagets finansiella skulder avtalade löptider (inklusive räntebetalningar i tillämpliga fall) som kan sammanfattas enligt nedan.

Finansiella skulder per 2020-12-31 Förfaller till betalning enligt följande:	Inom 1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	Senare än 5 år	S:a
Räntebärande finansiella skulder inkl. räntor							
<i>Räntebärande finansiella skulder</i>							
De räntebärande skulderna till kreditinstitut, långfristiga	1,2	29,8	5,9	-	-	-	36,9
S:a	1,2	29,8	5,9	-	-	-	36,9
<i>Räntor på finansiella skulder</i>							
Räntor	0,7	0,3	0,1	-	-	-	1,1
S:a	0,7	0,3	0,1	-	-	-	1,1
S:a räntebärande finansiella skulder inkl. räntor	1,9	30,1	6,0	-	-	-	38,0
Icke räntebärande finansiella skulder							
Leverantörsskulder	16,9	-	-	-	-	-	16,9
Övriga skulder, del av	0,3	-	-	-	-	-	0,3
S:a icke räntebärande finansiella skulder	17,3	-	-	-	-	-	17,3
S:a finansiella skulder	19,2	30,1	6,0	-	-	-	55,2

Finansiella skulder per 2019-12-31 Förfaller till betalning enligt följande:	Inom 1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	Senare än 5 år	S:a
Räntebärande finansiella skulder inkl. räntor							
<i>Räntebärande finansiella skulder</i>							
De räntebärande skulderna till kreditinstitut, långfristiga	-	-	32,5	-	-	-	32,5
S:a	-	-	32,5	-	-	-	32,5
<i>Räntor på finansiella skulder</i>							
Räntor	1,2	1,2	0,3	-	-	-	2,7
S:a	1,2	1,2	0,3	-	-	-	2,7
S:a räntebärande finansiella skulder inkl. räntor	1,2	1,2	32,8	-	-	-	35,1
Icke räntebärande finansiella skulder							
Leverantörsskulder	22,9	-	-	-	-	-	22,9
Övriga skulder, del av	0,1	-	-	-	-	-	0,1
S:a icke räntebärande finansiella skulder	23,0	-	-	-	-	-	23,0
S:a finansiella skulder	24,2	1,2	32,8	-	-	-	58,2

Skulderna till kreditinstitut löper med rörlig ränta och kvartalsvisa räntoförfallodagar. Redovisade belopp motsvarar det verkliga värdet. För lån i utländsk valuta har gällande valutakurs per bokslutsdagen använts.

NOT 27 AVSTÄMNING AV SKULDER SOM HÄRRÖR FRÅN FINANSIERINGSVERKSAMHETEN

	2019-12-31	Kassa-flöden	Icke kassa-flödes-påverkande förändringar Valutakurs-differenser	2020-12-31
Skulder till kreditinstitut	32,5	9,5	-5,1	36,9
S:a skulder härrörande från finansieringsverksamheten	32,5	9,5	-5,1	36,9

NOT 28 UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	2020-12-31	2019-12-31
Upplupna löner	5,2	11,2
Semesterlöneskuld	5,5	5,3
Upplupna sociala avgifter	1,7	1,8
Upplupen särskild löneskatt	1,2	1,4
Upplupen provision och royalty	0,3	0,5
Fakturerade underhållsavtal	0,1	0,1
Övrigt	2,3	1,9
S:a	16,3	22,1

NOT 29 TRANSAKTIONER MED NÄRSTÄENDE

Under räkenskapsåret har inköp för 0,1 MSEK (0,0) gjorts från StegoPlast AB hänförligt till produktionsmaterial. Inga inköp har under räkenskapsåret gjorts från Minos2 AB (fg år 0,6 MSEK, hänförligt till hyra av lokaler). Per 2020-12-31 fanns det inga skulder till närstående (samma som fg år).

I den mån transaktioner och överenskommelser om tjänster med närstående träffas, sker dessa alltid på marknadsmässiga villkor.

NOT 30 KAPITALFÖRVALTNING OCH FINANSIELL RISKHANTERING

Det övergripande målet för bolagets finansfunktion gällande kapitalförvaltningen är att säkerställa bolagets förmåga att fortsätta verksamheten, att tillhandahålla en kostnadseffektiv finansiering av verksamheten samt att tillhandahålla en säker medelsförvaltning med marknadsmässig avkastning på placerade medel. Det övergripande målet för den finansiella riskhanteringen är att minimera riskerna för negativ påverkan på bolagets resultat. Härav följer att finansiella investeringar skall ske med en låg riskprofil. Vid större riskexponeringar, exempelvis för valutakursdifferenser, kan säkring tillämpas. Då bolaget per 2020-12-31 inte har några utestående terminssäkringar har terminskontrakt avseende framtida kassaflöden inte prognostiserats.

Nedan beskrivs bolagets bedömda riskexponering med åtföljande riskhantering:

Marknadsrisker

Valutarisker

Bolagets verksamhet bedrivs huvudsakligen i Sverige men är genom sin internationella försäljning utsatt för valutafuktuationer. Inköp görs huvudsakligen i SEK även om en del av främst inköp av produktionsmaterial köps i USD. Produkterna säljs nästan uteslutande i USD med endast en liten andel av försäljningen i SEK. Bolagets skulder till kreditinstitut i USD uppgick per balansdagen till 4,5 MUSD. Checkräkningskrediten i USD var inte utnyttjad. En högre USD-kurs på balansdagen med +10 % skulle ha medfört en negativ påverkan på resultat efter finansnetto med -450 KUSD. Se även förvaltningsberättelsen under rubrik Finansiella risker. För påverkan på rörelseresultatet, se not 7.

Ränterisker

Bolagets ränterisker avser i förekommande fall värdet på innehav av räntebärande värdepapper samt bolagets finansiering hos kreditinstitut. Bolagets finansiering hos kreditinstitut löper för närvarande med rörlig ränta. Innehav av räntebärande värdepapper skall alltid avse papper med hög likviditet vilka snabbt kan avyttras. Bolagets skulder till kreditinstitut är i USD och uppgick per balansdagen till 4,5 MUSD. En procentenhet högre ränta skulle innebära ökade räntekostnader med 45 KUSD på årsbasis.

Prisrisker

Bolagets finansiella instrument per 2020-12-31 varierar inte på förändringar i marknadspriser. Bolagets lager av råvaror och förnödenheter samt färdiga varor är inte exponerat för någon väsentlig prisrisk.

Kreditrisker

Bolagets kreditrisker är främst knutna till kundfordringarna. Tack vare de täta kontakter som bolaget har med presumtiva kunder före leverans kan en välgrundad kreditbedömning göras före leverans vilken också fortsätter som en löpande bevakning av pågående kundrelationer. Försäljningsområdena Retrofit och VIP bedöms ha högre kreditrisk än övriga försäljningsområden. För dessa områden tecknar CTT kreditriskförsäkring i de fall det är möjligt. En helt dominerande del av kundfordringar utöver Retrofit och VIP avser Boeing, CTTs kund för A350-programmet samt vår största distributör till flygbolagen, alla vilka CTT har en långtgående och nära relation med.

Finansieringsrisker

Bolagets finansiering bygger på starka långsiktiga ägare samt en god relation med företagets bank. På balansdagen fanns en säkerställd bankfinansiering om sammanlagt 119,3 MSEK (55,9) varav 36,9 MSEK (32,5) var utnyttjad. Förändringen från föregående år består dels av upptagande av nytt lån, dels av en minskning till följd av en starkare SEK mot USD eftersom bankfinansieringen sker i USD. Gentemot företagets bank finns en utställd kovenant som specificerar hanteringen av immateriella rättigheter, en soliditet om minst 30 %, upptagande av nya finansiella skulder, lämnandet av säkerheter samt informationsplikt. För majoriteten av den outnyttjade delen av bankfinansieringen finns därutöver en utställd kovenant som även specificerar en rörelsemarginal om minst 10 % över de senaste fyra kvartalen. CTT uppfyllde kovenanterna med god marginal vid årets utgång.

COVID-19 - påverkan på CTT:

Under 2020 påverkades inte CTTs möjlighet till extern finansiering av effekterna som Covid-19-pandemin medfört. En fördröjd återhämtning av flygandet under 2021 kommer påverka CTTs rörelsemarginal negativt, vilket i sin tur skulle kunna påverka möjligheten att uppfylla kovenanten gällande rörelsemarginal.

NOT 31 HÄNDELSER EFTER BALANS DAGEN

2021-02-08: CTT Systems AB offentliggör att bolagets VD, Torbjörn Johansson, meddelat styrelsen att han efter 25 år som VD för CTT avser gå i pension den 1 april 2022. Styrelsen kommer senare under året att starta rekryteringen av en ny VD.

COVID-19 - påverkan på CTT:

2021: Covid-19-pandemin leder fortsatt till en omfattande stilleståndssituation hos flygbolag vilket kommer ha negativ finansiell påverkan på CTT även under 2021. CTTs finansiella läge är fortsatt starkt och likviditeten stärktes ytterligare i januari då bolaget tog upp 30 MSEK i ytterligare lån.

NOT 32 FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Styrelsens förslag till vinstdisposition	SEK
Vinstmedel till förfogande:	
Balanserade vinstmedel	78 223 176
Överkursfond	28 856 978
Årets vinst	31 086 853
S:a	138 167 007
Utdelning till aktieägarna med 1,74 SEK per aktie (12 529 443 aktier)	21 801 231
Balanseras i ny räkning	116 365 777
S:a	138 167 007

Under 2020 betalade CTT en utdelning på 50 744 KSEK (50 744) till aktieägarna. Detta motsvarar en utdelning på 4,05 SEK per aktie (4,05).

Under 2021 föreslår styrelsen en utdelning på 21 801 KSEK (1,74 SEK per aktie). I och med att CTTs utdelning måste godkännas av bolagsstämman, redovisas ingen skuld i detta avseende i bolagets finansiella rapporter för 2020. Inkomstskatten väntas inte bli påverkad för CTT till följd av denna transaktion.

REVISIONSBERÄTTELSE

Styrelsen bedömer att utdelningen till aktieägarna med föreslaget belopp är försvarligt med hänsyn till de krav på bolaget som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på storleken av eget kapital och med hänsyn också till konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt. Den finansiella ställningen förblir fortsatt stark efter den föreslagna utdelningen och bedöms vara fullt tillräcklig för att bolaget ska ha förmåga att fullgöra sina förpliktelser på såväl kort som lång sikt, och möjlighet att göra eventuella nödvändiga investeringar.

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att årsredovisningen har upprättats i enlighet med de internationella redo-

visningsstandarder som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av bolagets ställning och resultat.

Förvaltningsberättelsen ger en rättvisande översikt över bolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som bolaget står inför. Årsredovisningen har som framgår nedan, godkänts för utfärdande av styrelsen den 30 mars 2021. Bolagets resultat- och balansräkningar blir föremål för fastställande på årsstämman den 5 maj 2021.

Nyköping 2021-03-30

Tomas Torlöf
Ordförande

Steven Buesing
Styrelseledamot

Annika Dalsvall
Styrelseledamot

Per Fyrenius
Styrelseledamot

Anna Höjer
Styrelseledamot

Björn Lenander
Styrelseledamot

Torbjörn Johansson
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avgivits 2021-03-30
Grant Thornton Sweden AB

Camilla Nilsson
Auktoriserad revisor

Till bolagsstämman i CTT Systems AB (publ.)
Org.nr. 556430-7741

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för CTT Systems AB (publ.) för år 2020 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 62-71. Bolagets årsredovisning ingår på sidorna 40-86 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av CTT Systems AB (publ.)s finansiella ställning per den 31 december 2020 och av dessa finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 62-71. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Våra uttalanden i denna rapport om årsredovisningen är förenliga med innehållet i den kompletterande rapport som har överlämnats till bolagets revisionsutskott i enlighet med revisorsförordningens (537/2014/EU) artikel 11.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet "Revisorns ansvar". Vi är oberoende i förhållande till bolaget enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Detta innefattar att, baserat på vår bästa kunskap och övertygelse, inga förbjudna tjänster som avses i revisorsförordningens (537/2014/EU) artikel 5.1 har tillhandahållits det granskade bolaget.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen för den aktuella perioden.

Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden.

Intäktsredovisning av varuleveranser

Intäkterna från nyförsäljning och reservdelsförsäljning av produkter redovisas när prestationsåtagande har uppfyllts och kontroll av varan har övergått till kunden vid viss tidpunkt, vilket är vid leverans av varan. Intäkter för dessa varuleveranser står för större delen av intäkterna i bolaget och vi har därmed bedömt att in-

täktsredovisningen för varuleveranser är ett särskilt betydelsefullt område för vår revision.

För ytterligare information och beskrivning av området, se not 3 samt redovisnings- och värderingsprinciper i not 2 i årsredovisningen.

Hur detta område beaktades i revisionen

Som en del av vår revision avseende intäktsredovisning av varuleveranser har vi genomfört ett antal granskningsåtgärder. Våra granskningsåtgärder inkluderade, men var inte begränsade till följande:

- Genomgång, utvärdering och test av den interna kontrollen för att intäktsredovisning av varuleveranser sker i rätt tid och med korrekt belopp.
- Dataanalyser avseende fullständighet i redovisade utleveranser samt avklippas granskning och analytiska granskningsåtgärder.
- Granskning av värderingen av bolagets kundfordringar för redovisade intäkter per bokslutsdagen.
- Granskning av lämnade upplysningar i årsredovisningen och att dessa i allt väsentligt överensstämmer med kraven enligt Årsredovisningslagen och IFRS.

Annan information än årsredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och återfinns på sidorna 1-39 och 90-93. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för den andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De uppger, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

Revisorns ansvar

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

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

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.

- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Vi måste också förse styrelsen med ett uttalande om att vi har följt relevanta yrkesetiska krav avseende oberoende, och ta upp alla relationer och andra förhållanden som rimligen kan påverka vårt oberoende, samt i tillämpliga fall åtgärder som har vidtagits för att eliminera hoten eller motåtgärder som har vidtagits.

Av de områden som kommuniceras med styrelsen fastställer vi vilka av dessa områden som varit de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen, inklusive de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter, och som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena. Vi beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar eller andra författningar förhindrar upplysning om frågan.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för CTT Systems AB (publ.) för år 2020 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet "Revisorns ansvar". Vi är oberoende i förhållande till CTT Systems AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett trygghetssätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett trygghetssätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionsssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelse skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 62-71 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionsssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2-6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningens övriga delar samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Grant Thornton Sweden AB utsågs till CTT Systems AB (publ.) revisorer av bolagsstämman den 6 maj 2020 och har varit bolagets revisor sedan före 1994.

Stockholm den 30 mars 2021

Grant Thornton Sweden AB

Camilla Nilsson
Auktoriserad revisor

ORDLISTA

ACJC	Airbus Corporate Jet Center
ATP	Acceptance Test Procedure
BBJ	Boeing Business Jet, ursprungligen baserat på Boeing 737 men numera även andra modeller
BFE	Buyer Furnished Equipment. Valbar utrustning tillhandahållet av kunden/flygbolaget för montering under flygplanets tillverkning
Business class	Kabinsektion för affärsresenärer
Business Jet	Jetflygplan konfigurerat enbart för affärsresenärer
CAGR	Compound Annual Growth Rate, dvs den genomsnittliga årliga tillväxttakten.
C-check	Det årliga underhållet på ett flygplan.
Checktid	Cirka en vecka med ungefär 12-18 månaders mellanrum
Completion Center	"Flygplansverkstad" - modifierar, specialinreder VIP-flygplan
Crew rest areas/bunks	Besättningens viloutrymmen, mycket litet rum med sängar
CRJ	Canadair Regional Jet
D-check	En genomgripande inspektion, underhåll och reparation av flygplanskropp, system och (strukturcheck) komponenter. Utförs med fyra till åtta års mellanrum beroende på flygplanstyp. Checktid cirka en månad
EASA	European Aviation Safety Agency, det Europeiska luftfartsverket
EB	Engineering Bulletin
FAA	Federal Aviation Administration, det Amerikanska luftfartsverket
Flag carrier	Nationellt flygbolag t ex SAS (Sverige) eller Lufthansa (Tyskland)
Flight deck	Cockpit, piloternas arbetsplats
Hub	Större flygplats med matartrafik till/från mindre flygplatser
IP	Initial Provisioning, reservdelsleveranser till kunder (flygbolag) på t ex Boeing 787 inför leverans av planet
IR	Investor relations
Launch Customer	Förstkund på nytt flygplanssystem
Long haul flights	Långdistansflygningar
Narrow-body	Flygplan med smal kropp, endast en mittgång (t ex Boeing 737)
OEM	Original Equipment Manufacturer. När system utvecklas specifikt för en flygplanstillverkare och sedan säljs vidare av flygplanstillverkaren
Pad	Utbytbar fuktdyna av glasfiberstruktur med specialutformade luftkanaler till CTTs luftfuktare
Pax	Passagerare
Pax density	Passagerartäthet, andel utnyttjande platser av tillgängliga i planet
Regional Jet	Jetdrivna passagerarplan som tar mellan 30 och 100 passagerare på kortare distanser
Retrofit	Montering av utrustning i flygplan efter att de har levererats från tillverkaren (Boeing och Airbus) till flygbolaget
SFE	Supplier Furnished Equipment. Valbar utrustning tillhandahållet av flygplanstillverkaren för montering under flygplanets tillverkning
Short haul	Kortdistansflygningar
STC	Supplement Type Certificate - certifikat som intygar att ett system är godkänt ur luftvärdighetssynpunkt av luftfartsmyndighet (EASA, FAA)
TC	Typcertifikat som visar ett flygplans godkända grundkonfiguration
Test rigg	"Prov rigg" för tester av luftfuktare eller Zonal Dryer i laboratoriemiljö
Wide-body	Flygplan med bred kropp, två gånger (t ex A350, A380 och Boeing 787)
VIP	Aircraft Privat Jetflygplan eller Corporate Jet med exklusiv inredning
CAGR	Compact Aggregated Growth Rate, den genomsnittliga årliga tillväxten under en viss tidspunkt uttryckt i procent

AKTIEÄGARINFORMATION

Årsstämma

Årsstämman äger rum onsdagen den 5 maj 2021 i Nyköping.

Aktieägare som vill delta i stämman genom poströstning ska:

- vara införda i den av Euroclear Sweden AB förda aktieboken senast den 27 april 2021
- anmäla sitt deltagande till CTT senast den 4 maj 2021 genom att avge sin poströst enligt instruktionerna i kallelsen

För ytterligare information, se <https://www.ctt.se/investors/corporate-governance/annual-general-meeting/>

Valberedning

Valberedningen har till uppgift att förbereda val av ordförande och övriga ledamöter i styrelsen, val av revisor, val av ordförande vid bolagsstämma, arvodesfrågor och därtill hörande frågor. Inför årsstämman 2021 utgörs valberedningen av Caroline Sjösten (Swedbank Robur Fonder), Steven Buesing (Collins Aerospace, Inc), Jonathan Schönback (ODIN fonder) samt Tomas Torlöf (Trulskom Förvaltning AB) som ordförande.

Utdelning

Som avstämningsdag för utdelning föreslås fredagen den 7 maj 2021. Om årsstämman beslutar i enlighet med förslaget, beräknas utdelning komma att sändas ut genom Euroclear Sweden AB onsdagen den 12 maj 2021.

Anpassning av årsstämman utifrån rådande omständigheter

För att minska risken för smittspridning av Covid-19 genomförs årsstämman genom poströstning, med stöd av tillfälliga lagregler. Någon stämma med möjlighet att närvara personligen eller genom ombud kommer inte att äga rum.

CTT välkomnar alla aktieägare att utnyttja sin rösträtt vid årsstämman genom poströstning. Information om de vid årsstämman fattade besluten offentliggörs onsdagen den 5 maj 2021 så snart utfallet av röstningen är slutligt sammanställt.

Anföranden av VD Torbjörn Johansson kommer att finnas tillgängligt i samband med årsstämman onsdagen 5 maj 2021, på CTTs hemsida www.ctt.se.

Aktieägarinformation

För ytterligare information vänligen kontakta Daniel Ekstrand, CFO, på tel. 0155-20 59 05 eller via mejl daniel.ekstrand@ctt.se. För mer information se: www.ctt.se

Aktieägare som önskar en tryckt årsredovisning

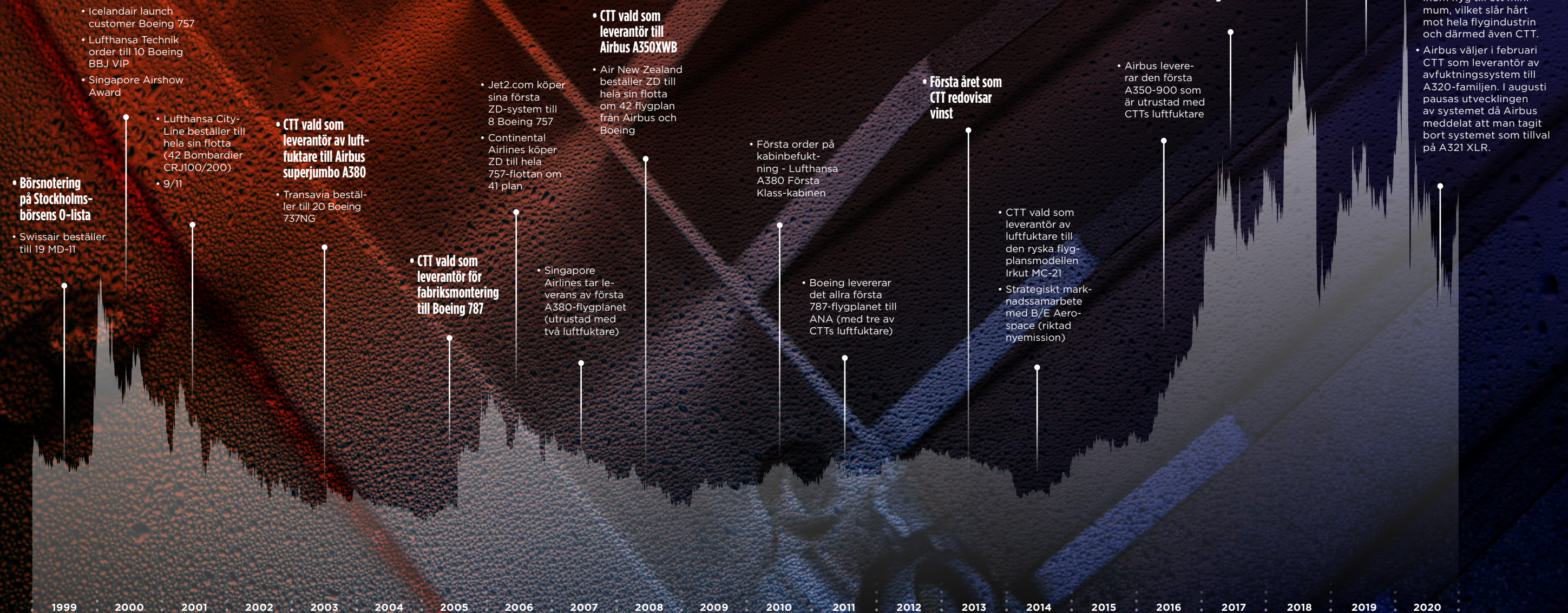
De aktieägare som vill ha en tryckt årsredovisning kommande år anmäler det genom att skicka ett email till ctt@strd.se eller ringa till 08-779 96 00. Önskas ett tryckt exemplar av denna årsredovisning anmäls detta genom att skicka ett mail till info@ctt.se.

FINANSIELL KALENDER

Delårsrapport jan - mar	30 april 2021
Delårsrapport apr - jun	22 juli 2021
Delårsrapport jul - sep	28 oktober 2021
Bokslutskommuniké 2021	8 februari 2022

HISTORIK

AKTIEUTVECKLING OCH VIKTIGA HÄNDELSER I CTTs HISTORIA





CTT Systems AB

Brukslagarvägen 5, Box 1042, SE-611 29 NYKÖPING

Org.nr. 556430-7741

+46 (0) 155 20 59 00

info@ctt.se