

# Årsrapport 2021

---



# Indhold

Virksomhedsoplysninger .....	3
Ledelsesberetning .....	6
Naviairs ledelse.....	20
Ledelsespåtegning .....	21
De uafhængige revisorers revisionspåtegning.....	22
Anvendt regnskabspraksis .....	25
Resultatopgørelse.....	29
Balance.....	30
Egenkapitalopgørelse .....	31
Pengestrømsopgørelse.....	31
Noter.....	32
Bæredygtighedsrapport 2021.....	40

Årsrapport 2021  
- udgivet marts 2022

Hent årsrapporten på  
[www.naviair.dk/ar](http://www.naviair.dk/ar)



# Virksomhedsoplysninger



## Naviair

Naviair Allé 1  
DK 2770 Kastrup

CVR-nr.: 26059763  
Hjemsted: Kastrup  
Regnskabsår: 01.01.2021-31.12.2021

Naviair er et statsligt infrastructureselskab med status som selvstændig offentlig virksomhed ejet af den danske stat ved Transportministeriet.

Naviair er designeret af Trafikstyrelsen til at levere luftfartstjenester til luftfarten.

## Bestyrelse

Anne Birgitte Lundholt, Formand  
Per Møller Jensen, Næstformand  
Esben Jean-Pierre Blum \*  
Flemming Kim Hansen \*  
Peter Labusz\*  
Jørgen Martin Meyer  
Birthe Høegh Rask \*\*  
Christina Rasmussen \*\*\*

*\*) Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem*  
*\*\*\*) Formand for bestyrelsens revisionsudvalg*  
*\*\*\*) Medlem af bestyrelsens revisionsudvalg*

## Direktion

Carsten Fich, CEO  
Mads Kvist Eriksen, CFO

## Revisorer

PricewaterhouseCoopers Strandvejen 44 DK 2900 Hellerup	Rigsrevisionen Landgreven 4 DK 1301 København
--	---

## Koncernstruktur

pr. 31. december 2021

Modervirksomhed

Naviair

Konsoliderede  
dattervirksomheder

Naviair Surveillance A/S  
(100 % ejerandel)

Naviair Surveillance  
USA LLC  
(100 % ejerandel)

Andre værdipapirer  
og kapitalandele

Aireon Holdings LLC  
(4,4 % ejerandel)

Associeret  
virksomhed

Entry Point North AB  
(33,3 % ejerandel)

## Naviairs mission

Vi fremmer tilgængelighed og mobilitet i luftrummet for at understøtte vækst og sikkerhed i Danmark

---

## Naviairs vision

### Vi udfordrer

hinanden for at ramme den rette balance mellem kapacitet, service og omkostninger til fordel for tilgængeligheden i Danmark

### Vi udvikler

infrastrukturen, så luftfarten kan favne bredere og dermed bidrage til øget mobilitet i Danmark

---

## Naviairs kerneaktiviteter

### Flyveledelse i det danske luftrum

Fra kontrolcentralen i København leverer vi områdekontrolltjeneste (En route) og indflyvningskontrolltjeneste til Københavns Lufthavn.

Fra kontrolltårnet i København leverer vi tårnkontrolltjeneste.

Fra kontrolltårnene i Roskilde, Billund, Aarhus, Aalborg og på Bornholm leverer vi lokal tårn- og indflyvningskontrolltjeneste.

### AIS (Aeronautical Information Service)

Vi leverer aeronautiske publikationer, AIP'er, i Danmark og Grønland og på Færøerne.

### Flyveinformationstjeneste i Danmark og Nordatlanten

Fra kontrolcentralen i København leverer vi flyveinformationstjeneste og briefingtjeneste.

Fra kontrolcentralen i Nuuk leverer vi flyveinformationstjeneste og briefingtjeneste.

Fra tårnet på Vågar på Færøerne leverer vi flyvepladsflyveinformationstjeneste.

### Dronerne kommer

Naviairs designering til lufttrafikstyring i dansk luftrum omfatter også droner.

Vores droneafdeling opbygger i de kommende år en trafikstyringsplatform for droner, som både skal sikre, at droner kan flyve uden for operatørernes synsfelt og integreret med den øvrige flytrafik.

### Teknisk drift og vedligehold

Vi står for teknisk drift og vedligehold af egne navigationsanlæg, kommunikationsanlæg, overvågningssystemer og øvrigt teknisk udstyr til lufttrafikstyring i Danmark, Grønland og på Færøerne.

Fra vores tekniske baser i København, Billund og Aalborg sælger vi teknisk drift og vedligehold til luftfartskunder.

I 2021 har COVID-19 fortsat haft en negativ indvirkning på luftfarten, og selvom trafikken i løbet af året er steget, er der stadig langt færre fly i luften i sammenligning med tiden før 2020.

Mens trafikniveauet var lavt de første måneder af 2021, steg antallet af fly i forsommeren. Udviklingen fortsatte i sommersæsonen, hvor trafikken voksede fra cirka 25 procent af 2019-niveau i juni til 60 procent i midten af september, hvorefter udviklingen stagnerede hen over efteråret. Samlet set nåede antallet af kontrollerede operationer i dansk luftrum i 2021 op på 44,8 procent af 2019-niveau.

I oktober 2021 udsendte STATFOR en ny 7-årig trafikprognose. Her forventes trafikken at stige til 83 procent af 2019-niveauet i 2022 og være fuldt tilbage på 2019-niveau i starten af 2024. Prognosen er dermed mere optimistisk end tidligere i forhold til, hvor hurtigt trafikken vil stige og være tilbage på samme niveau som før COVID-19.

I 2021 har Naviair leveret effektiv afvikling af flytrafikken med stort set ingen forsinkelser. På en route-området var den gennemsnitlige forsinkelse 0,00 minut pr. operation, og i Københavns Lufthavn var den gennemsnitlige forsinkelse ligeledes på 0,00 minut pr. operation. Samtidig har Naviair afviklet trafikken, så 98,9 procent af alle fly fløj den mest direkte rute gennem dansk luftrum. Derved har Naviair levet op til de krav som EU har fastlagt for Naviair. I slutningen af 2021 blev præstationsplanen for tredje referenceperiode (RP3) indsendt til EU Kommissionen. Godkendelse af præstationsplanen forventes at ske i foråret 2022.

Årets resultat blev et lille underskud på 2,2 mio. kr. i 2021 mod et underskud på 47,0 mio. kr. i 2020. Resultatet er positivt påvirket af regulering af over-/underdækning på 398,4 mio. kr. primært vedrørende EU's forordning om "Exceptional Measures", som vi dermed forventer at kunne få efterbetalt gennem forhøjede enhedsrater over en 7-årig periode fra 2023.

I 2021 trak Naviair yderligere 398,8 mio. kr. på lånefaciliteten således, at gælden til kreditinstitutter nu udgør 573,8 mio. kr. Naviair har tilsikret en samlet lånefacilitet på 1,375 mia. kr., der tidligst skal forlænges i 2029. Vi forventer maksimalt at bruge 700 mio. kr., inden vi begynder at nedbringe vores lån. Det forventes dermed, at Naviair har tilstrækkelig likviditet i 2022, idet fremskrivninger viser, at Naviair forventes at have behov for at trække 50 mio. kr. yderligere på lånefaciliteten i 2022.

Sikker styring af Naviairs økonomi har været et vigtigt fokusområde i 2021. Som følge af COVID-19-krisen iværksatte Naviair tilbage i 2020 en plan, som indebar reduktioner i varige lønudgifter, investeringer og øvrige omkostninger. Planen indeholdt frivillige fratrædelser med det formål at tilpasse medarbejderantallet til det aktuelle og forventede trafikniveau i de kommende år. Der er i forhold til forudsætningerne i planen nu forventning om en højere stigning i trafikken i de kommende år. Vi arbejder derfor nu på initiativer, der understøtter,

at Naviair kan levere til det forventede trafikniveau. I Naviairs opdaterede strategi "Rejsen 2025", har vi fortsat fokus på at øge effektiviteten yderligere. Centrale initiativer i strategien er at reducere Naviairs indkøbsomkostninger og gøre vores operative opgavevaretagelse endnu mere effektiv. Herudover vil vi arbejde for at øge medarbejdertilfredsheden.

Nye forretningsområder og samarbejde med kunder har også været en vigtig prioritet i 2021. Naviair leverer i stigende omfang ydelser til blandt andre Forsvaret. I begyndelsen af 2021 åbnede vi en UTM-plattform for hele dronebranchen i Danmark. Plattformen er en del af en infrastruktur, som på sigt muliggør flyvning med droner uden for droneoperatørens synsvidde samt håndtering af mere komplekse droneoperationer.

### Januar

Naviairs egenudviklede UTM-plattform til brug for drone-flyvninger går i luften med ca. 700 daglige besøgende.

Naviair indgår kontrakt med Esbjerg Lufthavn (AFIS Tyra) omkring levering af CNS-tjeneste (Communications, Navigation and Surveillance). Det betyder, at Naviair nu officielt virker som CNS-leverandør for AFIS Tyra i Nordsøen, som håndteres fra Esbjerg Lufthavn.

Naviair indgår kontrakt med Forsvaret om drift og vedligehold af Forsvarets Terminal Maneuvring Area radar på flyvestation Aalborg.

Remote Tower-projektet genoptages efter at være sat i bero i 2020.

### Februar

Briefing-afdelingen i Naviair tager et nyt system i brug kaldet CRONOS. CRONOS behandler flyveplaner, inden de sendes ud i hele verden.

Aireons satellitbaserede overvågningssystem udvides til også at dække dele af Nordatlanten, herunder den sydlige del af Grønlands luftrum.

### Marts

Lån fra staten på 500 mio. kr. falder endelig på plads og sikrer Naviairs likviditet

### April

Naviair indgår kontrakt med CPH om overvågning af operative IT-systemer.

Esbjerg radar til understøttelse af Borealis Free Route Airspace over Nordsøen sættes i drift.

### Maj

Den tidligere Surface Movement test-Radar ved Naviairs hovedkontor bliver permanent.

EU-Kommissionen fastlægger reviderede mål for omkostningseffektivitet, miljø og kapacitet i præstationsplanerne for referencerperiode 3.

### Juli

Naviair gennemfører en stor opdatering af UTM-plattformen. Opdateringen er et vigtigt skridt på vejen mod at opbygge en infrastruktur for droner i Danmark.

### September

Trafikstyrelsen indmelder Præstationsordningen referenceperiode 3 (RP3) på baggrund af Kommissionens reviderede mål.

Trafikstyrelsen godkender alle Naviairs procedurer for overholdelse af kravene i EU 2017/373.

Gyldigheden af ISO 27001-certifikatet (Informationssikkerhedsstyringssystem), som Naviair blev certificeret til i 2020, godkendes. Certifikatet dækker bl.a. varetagelsen af cyber- og informationssikkerhed.

Regeringen nedsætter en arbejdsgruppe, der blandt andet analyserer Flysikringstjenesten i Grønland og VFR, der begge er finansieret på bevilling fra staten. Baggrunden for analysen er, at områderne overstiger det forventede årlige bevillingsbehov for 2022-2025 med den nuværende årlige bevilling.

### Oktober

Ny syv-års trafikprognose fra Eurocontrol forudser, at trafikken i Europa vil være tilbage på 2019-niveau i 2024. EU-Kommissionen beder på baggrund af den nye prognose Naviair om en revideret Præstationsplan.

Transportministeren udpeger Jørgen Martin Meyer til Naviairs bestyrelse. Bestyrelsen er dermed udvidet til otte medlemmer.

Arbejdstilsynet tildeler Naviair en grøn smiley efter en række ordinære tilsyn i Naviairs hovedkontor, hvor virksomhedens og arbejdsmiljøorganisationens arbejde med arbejdsmiljøet er blevet vurderet.

### November

Trafikstyrelsen indmelder revideret Præstationsplan for referenceperiode 3 til EU-Kommissionen.



## Hoved- og nøgletal

Naviairs økonomiske udvikling siden 1. januar 2017 kan beskrives ved disse hoved- og nøgletal:

LEDELSEBERETNING

KONCERN					
(Mio. DKK)	2021	2020	2019	2018	2017
<b>Resultat</b>					
Nettoomsætning	884,3	957,2	937,2	957,7	937,8
Driftsresultat	5,4	-12,0	39,6	93,2	89,2
Resultat af finansielle poster	-8,7	-41,0	1,5	-2,7	-9,6
<b>Årets resultat</b>	<b>-2,2</b>	<b>-47,0</b>	<b>37,4</b>	<b>70,3</b>	<b>65,6</b>
<b>Balance</b>					
Anlægsaktiver	1.298,3	1.329,3	1.399,1	1.387,4	1.357,5
Omsætningsaktiver	1.018,2	584,4	480,6	431,9	346,6
Balancesum	2.316,5	1.913,6	1.879,7	1.819,3	1.704,1
Rentebærende gæld	829,7	431,1	200,0	200,0	200,0
- heraf ansvarlig lånekapital	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0
Egenkapital	1.082,8	1.085,5	1.134,6	1.101,8	1.032,0
<b>Pengestrømme</b>					
Pengestrømme fra:					
- driftsaktivitet	-286,9	-301,0	140,5	157,9	223,3
- investeringsaktivitet	-82,4	76,5	-162,3	-222,9	-143,2
- finansieringsaktivitet	398,8	175,0	-	-	-
Årets investeringer i materielle anlægsaktiver	-60,1	-47,6	-73,5	-93,1	-92,9
Årets forskydning i likvider	29,4	-49,4	-21,9	-65,0	80,1
Likvider ved årets udgang	39,8	10,4	59,8	81,7	146,7
<b>Gennemsnitligt antal medarbejdere</b>	613	627	630	631	625
<b>Nøgletal i %</b>					
Overskudsgrad	0,6	-1,3	4,2	9,7	9,5
Afkastningsgrad	0,2	-0,6	2,1	5,1	5,2
Soliditetsgrad ekskl. ansvarlig lånekapital	46,7	56,7	60,4	60,6	60,6
Soliditetsgrad inkl. ansvarlig lånekapital	55,4	67,2	71,0	71,6	72,3
Forrentning af egenkapital	-0,2	-4,2	3,3	6,6	6,6
<b>Øvrige nøgletal</b>					
Gearing	5,2	2,3	-0,4	-0,4	-0,8
Rentedækningsgrad	10,3	5,4	8,5	14,0	12,5

MODERVIRKSOMHED					
	2021	2020	2019	2018	2017
	884,3	957,2	937,3	957,8	937,8
	5,5	-11,9	39,9	93,5	89,2
	-4,1	-63,1	-3,2	-3,0	-2,1
	<b>1,1</b>	<b>-70,5</b>	<b>31,5</b>	<b>67,8</b>	<b>67,4</b>
	1.142,5	1.174,8	1.271,5	1.266,5	1.243,0
	1.154,4	713,8	603,1	549,0	453,4
	2.296,9	1.888,7	1.874,6	1.815,5	1.696,4
	829,7	431,1	200,0	200,0	200,0
	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0
	1.060,3	1.059,1	1.129,6	1.098,1	1.030,2
	-286,8	-297,0	147,3	163,6	223,2
	-82,4	76,5	-162,3	-222,9	-124,0
	398,8	175,0	-	-	-
	-60,1	-47,6	-73,5	-93,1	-92,6
	29,5	-45,4	-15,0	-59,2	99,2
	39,4	9,9	55,3	70,3	129,5
	613	627	630	631	625
	0,6	-1,2	4,3	9,8	9,5
	0,2	-0,6	2,1	5,2	5,3
	46,2	56,1	60,3	60,5	60,7
	54,9	66,7	70,9	71,5	72,5
	0,1	-6,4	2,8	6,4	6,8
	5,2	2,3	-0,4	-0,4	-0,7
	10,9	5,8	8,9	14,6	13,3

Hoved- og nøgletal er defineret og beregnet i overensstemmelse med Finansforeningens vejledning.

**Overskudsgrad:**

$$\frac{\text{Driftsresultat} \times 100}{\text{Nettoomsætning}}$$

**Afkastningsgrad:**

$$\frac{\text{Driftsresultat} \times 100}{\text{Samlede aktiver}}$$

**Soliditetsgrad:**

$$\frac{\text{Egenkapital ultimo} \times 100}{\text{Samlede aktiver}}$$

**Forrentning af egenkapital:**

$$\frac{\text{Årets resultat} \times 100}{\text{Gennemsnitlig egenkapital}}$$

**Gearing:**

$$\frac{\text{Nettorentebærende gæld (ekskl. ansvarlig lånekapital)}}{\text{EBITDA (Driftsresultat + Af- og nedskrivninger)}}$$

**Rentedækningsgrad:**

$$\frac{\text{EBITDA} + \text{Renteindtægter}}{\text{Renteomkostninger}}$$

## Udvikling i aktiviteter og økonomiske forhold

Naviair aflægger årsrapport for både koncern og modervirksomhed. I årsrapporten kommenterer vi som udgangspunkt alene på koncernens regskabstal. Den primære forskel mellem koncern og modervirksomhed er, at kapitalandele i associerede virksomheder indregnes til kostpris i modervirksomheden og efter indre værdis metode i koncernen.

### Årets resultat

Årets resultat udgjorde et underskud på 2,2 mio. kr. mod et underskud på 47,0 mio. kr. i 2020.

Årets resultat er påvirket af et fortsat lavt trafikniveau, der sammen med lavere enhedsrater betyder, at indtægterne er på cirka samme niveau som i 2020. Årets resultat og indtægter er positivt påvirket af regulering af over-/underdækning afgifter på 398,4 mio. kr.

Resultatet anses som tilfredsstillende i forhold til det oprindeligt forventede.

### Enhedsrater

I 2021 udgjorde en route-enhedsraten for dansk luftrum 404 kr. pr. serviceenhed. Naviairs andel af enhedsraten udgjorde 353 kr. pr. serviceenhed.

For start- og landingsafgifter på Københavns lufthavn udgjorde enhedsraten 975 kr. pr. serviceenhed. Naviairs andel af enhedsraten udgjorde 969 kr. pr. serviceenhed.

### Trafik

Som følge af COVID-19-krisen blev flytrafikken i dansk luftrum kraftigt reduceret fra starten af året og frem til sommeren. I 2021 udgjorde antallet af kontrollerede operationer i dansk luftrum 300.105. Målt i operationer giver det et fald på 55,2 procent i forhold til 2019, hvor de kontrollerede operationer udgjorde 669.375.

Samlet steg antallet af kontrollerede operationer i dansk luftrum i 2021 med 9,3 procent til 300.128 mod 274.508 i 2020 eller svarende til 44,8 procent af 2019 (669.374). Målt i serviceenheder var stigningen i 2021 på 9,5 procent i forhold til 2020.

I Københavns Lufthavn var faldet i antallet af starter og landinger også markant i forhold til 2019. I 2021 var antallet af operationer på 109.870 mod 98.204 operationer i 2020 eller svarende til 41,7 procent af 2019 (263.434). Antallet af serviceenheder i TNC København steg med 13,4 procent i 2021 i forhold til 2020.

I Billund Lufthavn steg antallet af starter og landinger i 2021 med 7,2 procent til 20.456 operationer mod 19.087 operationer i 2020 eller svarende til 44,4 procent i forhold til 2019 (46.120).

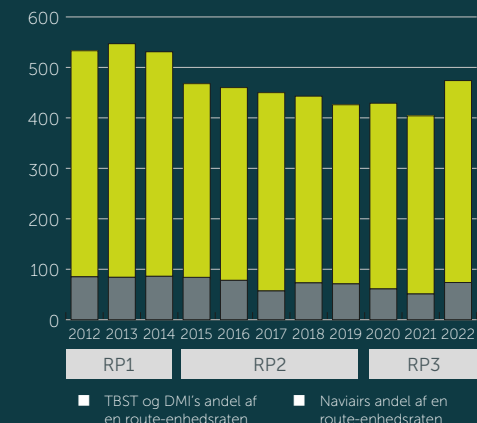
Indenrigsflyvningen opgjort i antal operationer var stadig under 2019-niveau som følge af COVID-19-krisen med en stigning på 11,0 procent fra 2020 til 2021 svarende til 71,5 procent af 2019.

Uanset COVID-19-krisen opretholdt vi vores sædvanligt høje effektivitet i trafikafviklingen i 2021. Naviairs trafikafvikling er fortsat på tiende år nærmest forsinkelsesfri, og vores effektivitetsniveau er blandt de højeste i Europa. I dansk luftrum, som Naviair har ansvaret for, var den gennemsnitlige en route-forsinkelse også i 2021 på 0,00 minut pr. operation. Den maksimalt accepterede gennemsnitlige forsinkelse er på 0,03 minutter pr. operation.

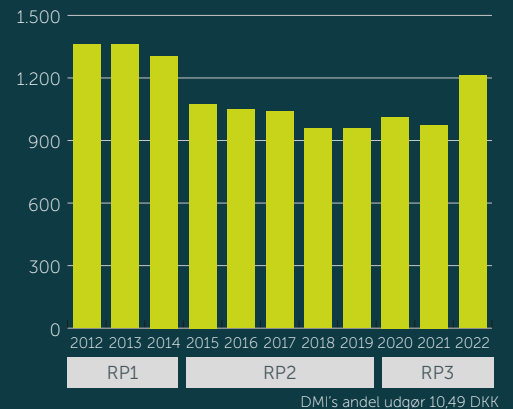
Den høje effektivitet blev også fastholdt i Københavns Lufthavn, hvor flytrafikken i 2021 igen blev afviklet uden forsinkelser, som Naviair var medansvarlig for. Forsinkelser som følge af vejrforhold og arbejdsaktiviteter på banen lå på i alt på 0,02 minutter pr. landing i Københavns Lufthavn, hvor den maksimalt accepterede gennemsnitlige forsinkelse er på 0,10 minutter pr. landing.

## LEDELSEBERETNING

### Enhedsrate, En route (DKK)



### Enhedsrate, TNC København (DKK)



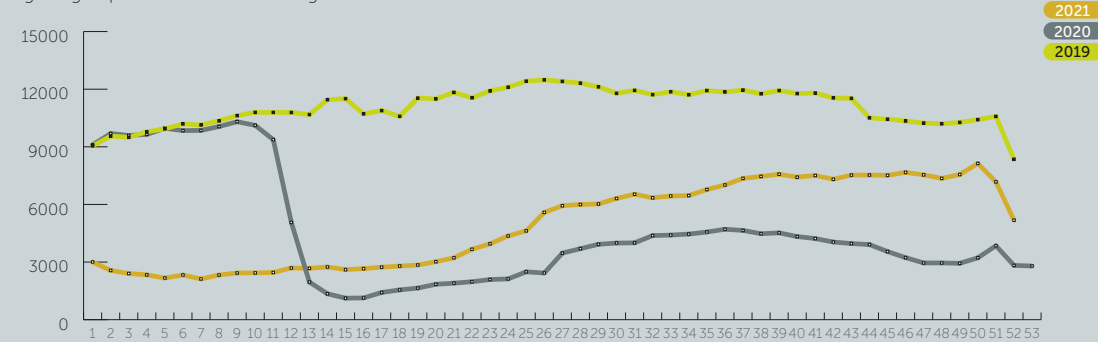
# 1.519

Den travleste dag i dansk luftrum i 2021 var (med 1.519 operationer) den 17. december.



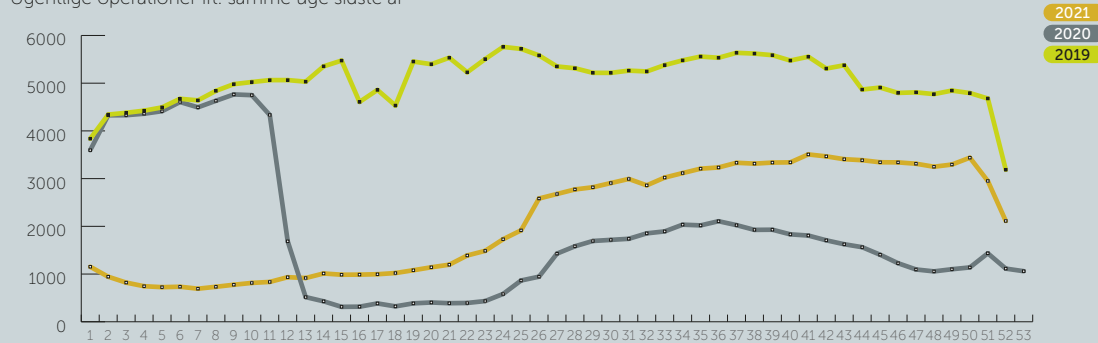
### En route (ACC) - Operationer kontrolleret af kontrolcentralen

Ugentlige operationer ift. samme uge sidste år



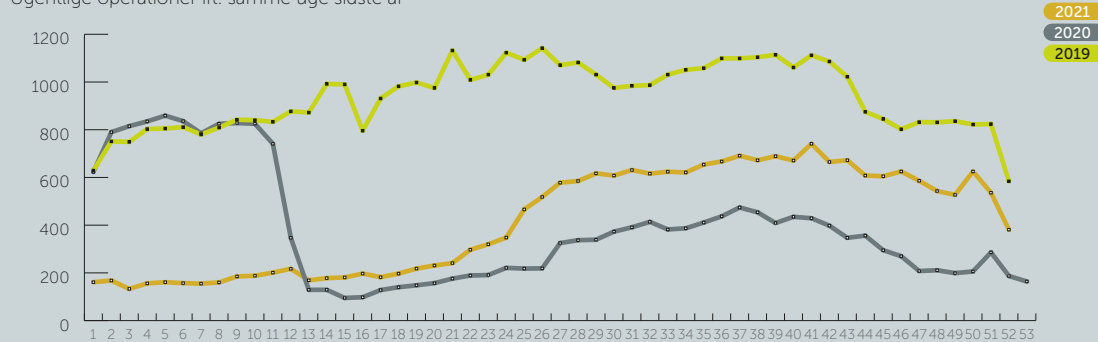
### København, Kastrup - Operationer kontrolleret af tårnet i København

Ugentlige operationer ift. samme uge sidste år



### Billund - Operationer kontrolleret af tårnet i Billund

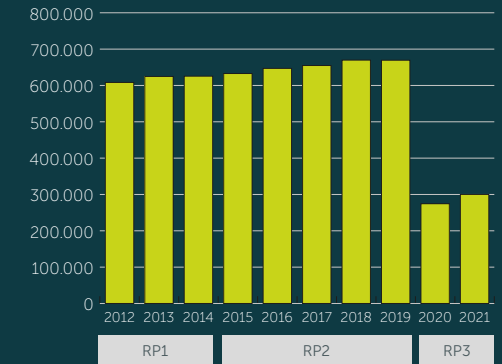
Ugentlige operationer ift. samme uge sidste år



## LEDELSEBERETNING

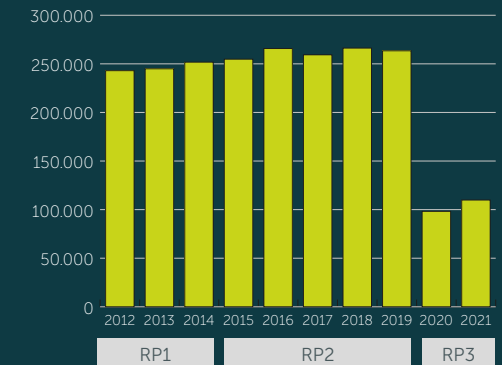
### Operationer, En route

En route-operationer, dansk luftrum



### Operationer, TNC København

Starter og landinger, Københavns Lufthavn



### Ordinære driftsindtægter

Nettoomsætningen, som udgør indtægterne fra vores aktivitetsområder, var i 2021 på 884,3 mio. kr. mod 957,2 mio. kr. i 2020. Nettoomsætningens største post er regulering af over-/underdækning af afgifter på 398,4 mio. kr. som følge af COVID-19-krisen og deraf følgende lavt trafikniveau. I 2020 udgjorde posten 474,0 mio. kr. også som følge af lavt trafikniveau.

Som reglerne er, indtægtsføres underdækningen i 2021, selvom Naviair først kan begynde at opkræve nogle af de 398,4 mio. kr. hos luftfartsselskaberne fra 2023 og 7 år frem i form af stigning i enhedsraterne.

### Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger udgjorde i 2021 204,0 mio. kr. mod 214,8 mio. kr. i 2020.

### Personaleomkostninger

Personaleomkostningerne udgjorde 593,6 mio. kr. i 2021 mod 667,6 mio. kr. i 2020. De samlede personaleomkostninger er dermed faldet med 74,0 mio. kr. Årsagen til faldet er primært hensættelser til frivillige fratrædelser i 2020.

I 2021 var det gennemsnitlige antal medarbejdere 613 mod 627 i 2020. Ultimo 2021 var der 598 medarbejdere i Naviair.

### Afskrivninger

Af- og nedskrivninger udgjorde 107,6 mio. kr. i 2021 mod 106,1 mio. kr. i 2020. Investeringerne i immaterielle og materielle anlægsaktiviteter udgjorde 82,4 mio. kr. i 2021, hvilket er 9,4 mio. kr. mere end i 2020.

### Balance

Naviairs balancesum udgjorde 2.316,5 mio. kr. pr. 31. december 2021 mod 1.913,6 mio. kr. pr. 31. december 2020. Stigningen skyldes primært en stigning i underdækningen på samlet 398,4 mio. kr.

Det fortsat lave niveau i flytrafikken i 2021 medførte tilsvarende lave realiserede indtægter. Ifølge aftalen om "Exceptional Measures" vedtaget på Appeal Committee får vi dækning for vores faktiske omkostninger under nogle givne forudsætninger. På den baggrund må vi opkræve en del af vores faktiske omkostninger i 2021 hos luftfartsselskaberne gennem forhøjede enhedsrater over en 7-årig periode fra og med 2023. Naviairs over-/underdækning reguleres årligt.

Naviairs egenkapital var pr. 31. december 2021 på 1.082,8 mio. kr., hvoraf 600 mio. kr. er ansvarlig kapital, 455,0 mio. kr. er overført resultat, og 27,8 mio. kr. er reserve for nettoopskrivningen efter indre værdis metode.

Pr. 31. december 2021 var der en restgæld på 200 mio. kr. af det ansvarlige lån, som Naviair fik ved etableringen som selvstændig offentlig virksomhed i 2010. Det ansvarlige lån er indgået på betingelser, der betyder, at lånet til enhver tid kan anses for egenkapital eller kapital sidestillet hermed.

Årets negative pengestrøm vedrørende drift udgjorde 286,9 mio. kr. Likviditeten er steget med 29,4 mio. kr. Lånefaciliteten på samlet 1,4 mia. kr. sikrer tilstrækkelig likviditet til at opretholde driften i 2022.

Solidaritetsgrad inklusive ansvarlig lånekapital udgør 55,4 procent.



### Modervirksomhedens resultat opdelt på costbaser

De to største costbaser, En route – Danmark og TNC København er reguleret i henhold til EU-Kommissionens forordning nr. 2019/317 af 11. februar 2019 om oprettelse af en præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum.

I henhold til ovennævnte forordning er Naviair forpligtet til at fordele sine indtægter og omkostninger på costbaser. Omkostningerne fordeles ved en direkte fordeling til costbaserne – blandt andet gennem tidsregistrering på arbejdsopgaver eller via fordelingsnøgler.

COSTBASEREGNSKAB 2021 (DKK 1.000)	En route Danmark	En route Intern Grønland	En route Nord- atlanten	TNC København	Øvrige	I alt
<b>Nettoomsætning inkl. regulering af over-/underdækning</b>	<b>570.518</b>	<b>16.351</b>	<b>33.167</b>	<b>176.928</b>	<b>87.304</b>	<b>884.268</b>
Andre eksterne omkostninger	-118.210	-16.732	-20.383	-33.802	-14.778	-203.905
Personaleomkostninger fratrukket arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	-371.560	-9.744	-8.912	-117.405	-59.614	-567.235
<b>EBITDA</b>	<b>80.748</b>	<b>-10.125</b>	<b>3.872</b>	<b>25.721</b>	<b>12.912</b>	<b>113.128</b>
Af- og nedskrivninger	-83.157	-1.898	-5.602	-15.051	-1.875	-107.583
<b>EBIT</b>	<b>-2.409</b>	<b>-12.023</b>	<b>-1.730</b>	<b>10.670</b>	<b>11.037</b>	<b>5.545</b>
Finansielle poster	-3.201	-58	-130	-559	-118	-4.066
<b>Resultat før skat</b>	<b>-5.610</b>	<b>-12.081</b>	<b>-1.860</b>	<b>10.111</b>	<b>10.919</b>	<b>1.479</b>



## Præstationskrav

Siden 2012 har Naviair været underlagt den europæiske præstationsordning. Præstationsordningen udspringer af Single European Sky-lovgivningen, hvor EU både vil sikre en mere effektiv udnyttelse af luftrummet over Europa og tilstrækkelig kapacitet i luftrummet til den stigende lufttrafik. Samtidig er det målet at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen og udgifterne til luftfartstjenester.

Præstationsordningen er juridisk bindende for EU-medlemsstaterne. Danmark – og dermed Naviair – bliver målt på de resultater, der præsteres, og hvis resultaterne ikke opfylder præstationskravene, kan der blive tale om korrigerende foranstaltninger i form af pålagte fremtidige ratenedsættelser.

I 2020 gik den europæiske præstationsordning ind i den tredje referenceperiode, som løber frem til og med 2024. Præstationsplanen for tredje referenceperiode var forventet godkendt af EU-Kommissionen i løbet af 2020. Imidlertid er processen udsat på grund af COVID-19-krisen og Kommissionen har i 2020 forhandlet med medlemsstaterne om ekstraordinære foranstaltninger for at håndtere præstationsordningen.

COVID-19-krisen har fjernet alle tidligere forudsætninger, der lå til grund for den tredje referenceperiode. I maj 2021 fastlagde Kommissionen reviderede mål for omkostningseffektiviteten, miljø og kapacitet. Medlemslandene har indsendt nye præstationsplaner i efteråret 2021, for perioden som løber frem til 2024.

Da præstationsordningen for den tredje referenceperiode endnu ikke er godkendt af EU Kommissionen, kan der ske ændringer i værdiansættelsen af den indregnede underdækning og i reglerne for den fremtidige opkrævning. Naviair anser denne risiko som en procesrisiko og forventer, at præstationsordningen for den tredje referenceperiode bliver godkendt uden væsentlige ændringer i foråret 2022.

Selv om planen endnu ikke er godkendt, ligger det fast, at den forudsætter, at vores hidtidige høje sikkerhedsniveau fastholdes. Samtidig fastlægger målet for kapacitet et maksimalt forsinkelsesniveau, som Naviair kan pålægge det enkelte fly. Det maksimale gennemsnitlige forsinkelsesniveau er fastlagt til 0,03 minutter pr. en route-flyvning i 2021 og 0,10 minutter pr. landende fly i Københavns Lufthavn. Niveaulet er betydeligt lavere end det europæiske gennemsnit, og værdierne er lavere end normalt som følge af færre flyvninger grundet COVID-19.

Målet for Miljø er fastsat ud fra, hvor stor omvej et fly flyver i forhold til den direkte rute. Da der allerede i 2011 er implementeret Free Route Airspace i dansk luftrum, afvikler Naviair flytrafikken, så 98,9 procent af alle fly flyver den mest direkte rute uden omvej. Potentialet for forbedring er derfor meget begrænset, og målet i perioden er på den baggrund, at vi skal fastholde det høje niveau for direkte flyvninger. Blandt Eurocontrols 41 medlemslande leverer Danmark allerede i dag – gennem Naviairs flyveledelse – den næstbedste præstation på målepunktet for Miljø.

## Kunder

I Naviair er vi i løbende dialog med vores kunder og sætter os ind i deres behov og forventninger, så vi kan yde den bedst mulige service. Vi afholder kundemøder med lufthavne, luftfartsselskaber og Forsvaret blandt andet for at sikre, at der er tilfredshed med det operative samarbejde og vores service.

I 2019 indledte vi arbejdet med at etablere et nyt kunde-program for at styrke det strategiske arbejde i forhold til kunderne. Arbejdet blev sat på hold i 2020 grundet COVID-19-krisen og vil blive genoptaget i 2022.

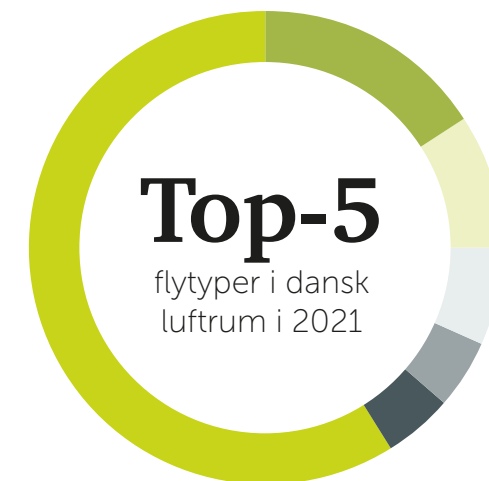
I 2021 var vores fem største en route-kunder:

- SAS
- KLM
- Ryanair
- Turkish airlines Thy
- Lufthansa

I 2021 var vores fem største kunder inden for tårnkontrolltjeneste i Københavns Lufthavn:

- SAS
- Norwegian
- Eat Leipzig GMBH
- Danish Air Transport
- Emirates Intl.

Fra København udfører vi AIS (Aero-nautical Information Service), som omfatter aeronautiske publikationer for Danmark, Grønland og Færøerne. Vi publicerer AIP'er (Aeronautical Information Publications) for alle tre områder samt VFG (Visual Flight Guide) for Danmark. Desuden udgiver vi AIC'er (Aeronautical Information Circulars), Supplerer og NOTAMs. I 2021 var der cirka 1.400 kunder, som abonnerede på nyhedsbrev om vores publikationer.



## Top-5 flytyper i dansk luftrum i 2021

### Mest benyttede flytyper i dansk luftrum i 2021

- B738 (Boeing 737-800)
- A20N (Airbus A320neo)
- A320 (Airbus A320)
- A77W (Boeing 777-300ER)
- A319 (Airbus 319)
- Øvrige

---

## Droner

Naviairs designering omfatter også dronetrafik i dansk luftrum. Området får stadig større behov for fokus i takt med den kraftige vækst i antallet af kommercielle droner både nationalt og globalt. Alene i Danmark var der i starten af 2021 over 20.000 registrerede droner, og cirka 30.000 registrerede dronebrugere. Antallet forventes at være flerdoblet inden 2025, da den årlige stigning i henholdsvis antal af droner og dronebrugere begge er cirka 40 procent de seneste mange år. Der er en stigende efterspørgsel fra både sundhedssektoren, erhvervslivet, landbruget og myndighederne efter droneydelser, der kræver stadig mere komplekse operationer. Der er derfor behov for, at der hurtigt etableres en trafikstyringsplatform, som både muliggør komplekse operationer, flyvning med droner uden for droneoperatørens synsvidde og sikker og effektiv dronetrafik integreret med den konventionelle flytrafik.

I 2019 etablerede Naviair derfor en droneafdeling, som i et tæt partnerskab med branchens øvrige aktører vil stå for etableringen af en avanceret dansk UTM-plattform (Unmanned aircraft system Traffic Management). I 2020 blev der på blandt andre Naviairs foranledning etableret et drone-testsamarbejde, kaldet U-space Fyn, i forbindelse med de første dronetestområder omkring H.C. Andersen Airport. U-space Fyn omfatter aktører fra alle områder inden for dronebranchen – herunder Syddansk Universitet, Dronetestcenter Fyn, Trafikstyrelsen samt repræsentanter fra industrien.

Første testudgave af UTM-plattformen blev indviet af Transportministeren i oktober 2020 i U-space Fyn. Plattformen gik i drift 30. december 2020 og har nu dagligt cirka 700 besøgende. I juli 2021 indførtes mulighed for at lægge droneoperationsplaner i platformen, hvilket er første skridt for at kunne digitalisere det nuværende manuelle godkendelsesflow via Trafikstyrelsen. I 2022 vil platformen i visse områder teknisk kunne understøtte flyvning med droner uden for droneoperatørens synsvidde. For at dette kan udvikles i større skala, kræver det dog blandt andet understøttelse af teleselskaberne for at etablere dataforbindelse mellem de flyvende droner og UTM-plattformen. Naviair indgår derfor som en vigtig aktør i 5G-projektet GENIUS, støttet af Innovationsfonden, der har til formål at designe 5G-nettet til at understøtte droner i Danmark. Generelt udbygges UTM-plattformen over de kommende mange år, så den er i stand til at håndtere stadig mere komplekse droneoperationer, i tæt samarbejde med den øvrige lufttrafik i det lave luftrum.

Den indledende fase af UTM-plattformen til og med 2022 er finansieret via en statslig bevilling på 25 mio. kr.



### Internationale partnerskaber

Luftfart og lufttrafikstyring kræver i sagens natur et godt samarbejde på tværs af landegrænser. Et godt internationalt samarbejde er en forudsætning for, at vi kan løse vores opgaver optimalt og leve op til vores ansvar for at sørge for den optimale mobilitet og tilgængelighed i dansk luftrum. Derfor prioriterer vi vores internationale relationer højt og indgår i en række internationale samarbejder.

Gennem det internationale samarbejde opnår vi både indflydelse på den internationale udvikling i vores del af luftfartsbranchen og medvirker til at effektivisere, harmonisere og udvikle alle områder af lufttrafikstyringen.

Sammen med vores partnere er vi på en række områder i spidsen for den europæiske indsats for at sikre international fremdrift inden for både det operative område, det tekniske område og uddannelsesområdet. Indsatsen understøtter vores målsætning om konstant at være blandt de bedst præsterende lufttrafikstyringsselskaber og samtidig opfylde kravene i EU's Single European Sky-program.

### COOPANS

COOPANS er et internationalt samarbejde mellem Navi-air, Irish Aviation Authority, LFV, Austro Control, Croatia Control og NAV Portugal. COOPANS-partnerne arbejder som de første for i fællesskab at standardisere og harmonisere det tekniske udstyr til afvikling af lufttrafikstyring, og har siden 2015 haft fuld harmonisering af lufttrafikstyringssystemer i deres kontrolcentraler. NAV Portugal forventer som nyeste medlem af COOPANS at være i drift med et COOPANS lufttrafikstyringssystem i løbet af 2022. Det er en unik udvikling i europæisk lufttrafikstyring, hvor ANSP'erne i de øvrige lande fortsat driver deres kontrolcentraler med individuelle og meget forskellige tekniske systemer.

Vi anslår, at vi reducerer vores system-udviklingsomkostninger betydeligt i forhold til de omkostninger, hver enkelt partner ville have, hvis vi skulle udvikle teknikken hver for sig. Her til kommer betydelige besparelser på driftsomkostningerne, som vi opnår gennem fælles arbejdskoncepter og udveksling af erfaringer.

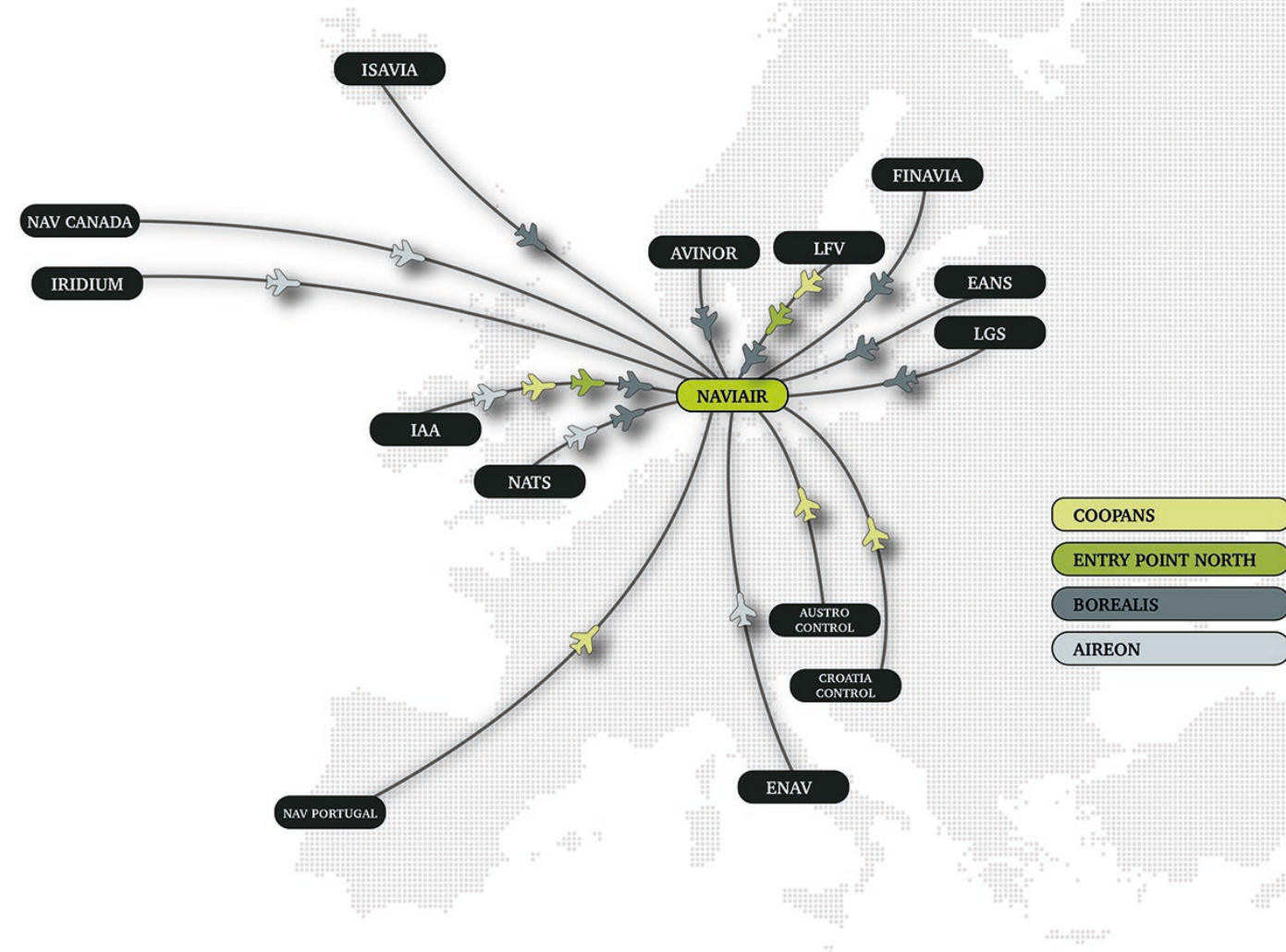
COOPANS-samarbejdet inkluderer en fælles tilgang til og deltagelse i SESAR. SESAR er EU's forsknings- og udviklingsprogram, der skal modernisere det europæiske lufttrafikstyringssystem. SESAR er baseret på Single European Sky forordningerne, som danner det juridiske fundament for Single European Sky ATM Research-programme (SESAR). Det vil sige, at SESAR er den teknologiske tilgang til at afprøve og finde løsninger, som kan indfri SES-målene. Programmet styres af SESAR Joint Undertaking og har kørt siden godkendelsen af den første version af den europæiske ATM Master Plan i 2009.

COOPANS-samarbejdet har både en størrelse og ressourcer til at kunne etablere en fælles holdning og hjælpe hinanden med at være opdateret på seneste krav og forhold, der er på vej – og til at kunne påvirke vores europæiske omgivelser.

### A6 Alliance

A6 Alliance er en sammenslutning af de største lufttrafikstyringsselskaber i Europa. COOPANS er medlem af alliancen.

A6 Alliance arbejder med SESAR og er en del af både SESAR Joint Undertaking, der arbejder med at udvikle nye systemer og procedurer til at modernisere det europæiske ATM-system, og SESAR Deployment Manager, der arbejder med at implementere de nye systemer og procedurer i Europa. Navi-air deltager via COOPANS i A6-samarbejdet for at sikre sig indflydelse på europæisk plan. COOPANS er samlet på størrelse med de største





---

lufttrafikstyringsselskaber i Europa og har derfor samme vægt, når emner håndteres. Uden A6-samarbejdet ville vores slagkraft overfor luftfartsindustrien og andre aktører i SESAR have været begrænset.

Medlemmerne af A6 har ansvaret for mere end 80 procent af det europæiske luftrum og mere end 70 procent af investeringerne i den fremtidige europæiske ATM-infrastruktur.

### Aireon

Aireon er et amerikansk selskab, hvis forretningsstrategi er baseret på salg af satellitbaseret trafikovervågningsdata først og fremmest til lufttrafikstyringsselskaberne og sekundært til blandt andre luftfartsselskaber og flyhandlingselskaber.

De meget nøjagtige overvågningsdata gør det muligt at udnytte luftrummet over havene og de øde egne meget mere optimalt og at afvikle flytrafikken mere effektivt end hidtil. Det betyder blandt andet betydelige besparelser på brændstof for luftfartsselskaberne og deraf følgende væsentlige positive miljøeffekter i form af reducerede udledninger fra flyene samt øget kapacitet i luftrummet. På sikkerhedsområdet bidrager Aireons system også til forbedringer, da det fremover vil være langt mindre sandsynligt, at trafikfly kan forsvinde sporløst.

Naviair er blandt partnerne i Aireon med en ejerandel på 4,4 procent. De øvrige ejere er det amerikanske telekommunikationsselskab, Iridium Communications Inc. (35,8 %), samt lufttrafikstyringsselskaberne NAV Canada (37,2 %), italienske ENAV (9,1 %), Irish Aviation Authority (4,4 %) og engelske NATS (9,1 %).

### Samarbejde om det fælles dansk-svenske luftrum

Siden 2009 har vi samarbejdet intensivt med svenske LFV om en route-trafikafviklingen i det fælles dansk-svenske luftrum. Samarbejdet koordineres mellem ledelserne i LFV og Naviair med målsætning om fortsat at optimere driften i det fælles dansk-svenske luftrum. Herudover medfører samarbejdet blandt andet betydelige besparelser gennem tegning af fælles forsikringer.

### Borealis

Allerede i 2011 indførte vi sammen med LFV frit valg af flyvevej, så luftfartsselskaberne har mulighed for selv at bestemme deres flyvevej gennem luftrummet i det dansk-svenske luftrum.

Gennem vores medlemskab af Borealis samarbejder vi med otte nordeuropæiske lufttrafikstyringsselskaber på at udvide det frie valg af flyvevej til hele det nordeuropæiske område. Frit valg af flyvevej giver luftfartsselskaberne bedre mulighed for at optimere deres flyveveje, så de får den korteste flyvetid og mindst muligt brændstofforbrug.

I tillæg frit valg af flyvevej, har Borealis fokus på yderligere miljøtiltag til gavn for luftfarten og samfundet som helhed. Udover de operativt fokuserede projekter, kan Borealis igangsætte mindre projekter af interesse for to eller flere af parterne, hvilket i øjeblikket er fokuseret på implementeringen af de nye fælleseuropæiske regler for cybersikkerhed og brug af droner i luftrummet.

### Entry Point North

Air Traffic Service-akademiet, Entry Point North, har siden det blev oprettet i 2006 udviklet sig til en af de mest succesfulde skoler, der tilbyder ATM-uddannelse og -træning.

Entry Point North ejes i fællesskab af Naviair, Irish Aviation Authority og LFV. Akademiet leverer skræddersyede uddannelser til lufttrafikstyringsselskaber i flere end 20 lande.



## Redegørelse for samfundsansvar

De lovpligtige redegørelser for samfundsansvar og den kønsmæssige sammensætning af ledelsen i henhold til årsregnskabslovens § 99a og b gives i den særskilte rapport [Bæredygtighedsrapport 2021](#).

I denne redegør Naviair for, hvordan vi i 2021 har arbejdet med de ikke-finansielle forretningsmål, og hvilke resultater vi har opnået i årets løb. For en uddybende, kvantificeret beskrivelse af vores resultater opnået i 2021 henvises derfor til rapporten.

Læs mere på [www.naviair.dk/ar](http://www.naviair.dk/ar).

Naviair har indtil videre valgt ikke at have en politik for dataetik. Dette skyldes, at hovedparten, af de data Naviair anvender, er operationelle data, som er underlagt detaljerede EU-krav, der medvirker til at sikre en etisk korrekt behandling af dataene. Øvrige data, herunder persondata, som primært omfatter interne medarbejderdata, behandles i henhold til databeskyttelsesreglerne og er operationaliseret gennem interne retningslinjer.

## God selskabsledelse

Rammerne for Naviairs virksomhed er fastlagt i lov om Naviair. Med vores status som selvstændig offentlig virksomhed har den danske stat gennem Transportministeriet den endelige myndighed over virksomheden inden for de rammer, der er fastlagt i lovgivningen.

Vi tilrettelægger vores selskabsledelse således, at den er tilpasset såvel lovgivningen som virksomhedens karakter. Herudover er Naviair underlagt selskabsloven, årsregnskabsloven og anden relevant lovgivning med de fornødne tilpasninger, der gælder for Naviair. Naviair er også omfattet af offentlighedsloven og forvaltningsloven.

Vi følger statens anbefalinger for god selskabsledelse, hvor det er relevant for en virksomhed med vores aktiviteter. Anbefalingerne omfatter retningslinjer for styringen af statslige virksomheder, herunder krav, forventninger og anbefalinger om virksomhedsledelse. Anbefalingerne er samlet på Finansministeriets hjemmeside [www.fm.dk](http://www.fm.dk).

Endvidere følger vi de anbefalinger fra Komitéen for god Selskabsledelse, der – set i lyset af Naviairs særlige virksomhedsform – er relevante for Naviair således, som de er beskrevet på [www.corporategovernance.dk](http://www.corporategovernance.dk).

Naviair etablerede i 2020 en whistleblowerordning. Dette skete i henhold til en regeringsbeslutning og i et samarbejde med et eksternt advokatselskab, som i dag screener alle indberetninger, der kommer i whistleblowersystemet. I Naviairs whistleblowerordning kan alle medarbejdere, leverandører og kunder indberette viden eller mistanke om forhold, der er i strid med lovgivningen eller Naviairs interne regler.

I 2021 er der kommet fem indberetninger, som alle er blevet screenet. Tre af indberetningerne er vurderet til at være omfattet af ordningens rammer. De tre indberetninger er behandlet og udredt af Kammeradvokaten, og Naviair har efterfølgende fulgt op på Kammeradvokatens anbefalinger.

Bestyrelsen varetager Naviairs overordnede og strategiske ledelse samt fører tilsyn med direktionen.

Bestyrelsens opgaver og ansvar fastlægges overordnet gennem en forretningsorden for bestyrelsen. Direktionen står for den daglige ledelse af Naviair og skal derved følge de retningslinjer og anvisninger, som bestyrelsen har angivet.

Bestyrelsen har otte medlemmer, hvoraf de fem er udpeget af transportministeren – heraf er tre kvinder og to mænd. De øvrige tre bestyrelsesmedlemmer er medarbejdervalgte – tre mænd. Bestyrelsen besidder samlet set generelle erhvervs- og ledelsesmæssige kompetencer samt indsigt i luftfartsområdet og samfundsforhold. Der er etableret en årlig selvevalueringsprocedure for bestyrelsen. Bestyrelsens selvevaluering blev senest gennemført i december 2021.

I henhold til Naviairs vedtægter afholdes bestyrelsesmøder mindst én gang i kvartalet. Der har i det forløbne år været afholdt otte bestyrelsesmøder.

Formandskabet for bestyrelsen holder kvartårlige møder med transportministeren og aflægger i den forbindelse en omfattende og detaljeret rapportering om virksomhedens strategiske forhold og opfølgning på virksomhedens driftsresultater m.m.

Der er udformet regnskabs- og kontrolsystemer for at sikre, at intern og ekstern finansiel rapportering giver et retvisende billede uden væsentlig fejlinformation samt at sikre valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis.

Bestyrelsen og direktionen vurderer løbende væsentlige risici og interne kontroller i forbindelse med Naviairs aktiviteter og deres eventuelle indflydelse på regnskabsaflæggelsesprocessen.

Ansvar for opretholdelsen af tilstrækkelige og effektive interne kontroller og risikostyring i forbindelse med regnskabsaflæggelsen er forankret i direktionen. Direktionen følger den økonomiske udvikling – blandt andet gennem månedlige rapporter. Endvidere rapporterer direktionen om den økonomiske udvikling til bestyrelsen forud for hvert bestyrelsesmøde. Procedurer, regnskabsinstrukser mv. er beskrevet i Naviairs Økonomihåndbog.

Bestyrelsen overvåger regnskabsaflæggelsesprocessen, herunder blandt andet, at gældende lovgivning overholdes, og at anvendt regnskabspraksis er relevant. Bestyrelsen har et internt revisionsudvalg med to medlemmer.

## Særlige risici

Vi foretager løbende en vurdering af hvilke risici, der kan påvirke virksomheden. For at risici vurderes som høje skal det både være sandsynligt, at området kan blive påvirket, og effekten af påvirkningen skal medføre alvorlige konsekvenser.

## Flytrafikken

COVID-19-krisen medførte et væsentlig fald i flytrafikken, som har påvirket branchen negativt de sidste par år. Dog har vi set en bedring i 2021, og med Eurocontrols nye trafikprognose fra oktober 2021, er der skabt en forventning om, at trafikken i 2022 stiger til 83 procent af 2019-niveau, og at den vil være fuldt tilbage som før COVID-19 i 2024. Prognosen er dog omfattet med betydelig usikkerhed, da flere faktorer kan påvirke udviklingen. Nye smitteudbrud af COVID – og deraf følgende nedlukninger og rejserestriktioner – kan risikere at påvirke flytrafikken negativt i 2022. Samtidig har COVID-19 ændret de rejsendes vaner, fx ser vi færre forretningsrejsende i Skandinavien end førhen.

Samtidig med det afsluttende arbejde med årsrapporten begyndte den russiske invasion af Ukraine. Konflikten, og de deraf følgende restriktioner og generelle afledte effekter, forventes at medføre en væsentlig nedgang i antallet af operationer i dansk luftrum. Udviklingen følges nøje og kan få en negativ effekt på Naviairs indtægtsgrundlag, alt efter restriktionernes og konfliktens varighed.

En negativ udvikling i trafikken repræsenterer en høj økonomisk risiko for Naviair, da vores hovedindtægter hænger direkte sammen med omfanget af en route-trafik i dansk luftrum og trafikken til og fra de lufthavne, vi betjener. Et lavere trafikniveau i 2022 end forventet i Eurocontrols prognose kan medføre, at Naviair lider et økonomisk tab på maksimalt op til ca. 35 mio. kr. i 2022 og i hvert af de følgende år frem til og med 2024. Et brat fald i trafikken

kan også forværre vores likviditet. Endvidere vil en negativ udvikling kunne medføre en risiko for, at branchens betalingssevne reduceres.

## Operationelt

En mindre forudsigelig udvikling i flytrafikken og et ændret rejsemønster udgør en risiko for Naviair. Vores økonomiske fleksibilitet er begrænset, idet vi har en forholdsvis høj andel af faste omkostninger bundet i form af specialuddannede medarbejdere og specialudviklede systemer. Derfor er det vanskeligt at tilpasse vores operative kapacitet til bratte stigninger i flytrafikken. Baseret på trafikprognosen fra Eurocontrol fra maj 2021 tilpassede vi i 2021 Naviair til et forventet trafikniveau på 70 procent af 2019-niveauet i 2022. Udvikler trafikken sig i 2022 henhold til seneste prognose til 83 procent af 2019-niveau og med et forventeligt langt mere varieret trafikmønster, vil Naviair i 2022 være mindre operationelt robust.

## Cybersikkerhed

Naviair er omfattet af cirkulære om kritisk infrastruktur, og vi arbejder systematisk med at reducere og minimere risikoen for cyberangreb.

I 2020 blev Naviair ISO 27001-certificeret til varetagelsen af cyber- og informationssikkerhed. Ved den årlige opfølgingsaudit i september 2021 blev gyldigheden af certificeringen genbekræftet.

Naviair har etableret en Cyber- and Information Security Committee, der løbende overvåger trusselsbilledet og sikrer en høj grad af opmærksomhed omkring cybersikkerhed.

## Tekniske systemer

Naviair leverer flyvekontrol ved hjælp af tekniske systemer. Vi har så vidt muligt sikret os mod tekniske nedbrud gennem etablering af solide back-up systemer på alle områder.

## Forsikring

Naviair har et forsikringsprogram, hvor forsikringsbare risici er forsikret således, at eventuelle skader og ansvarspådragende handlinger ikke truer virksomheden økonomisk. Ud over lovpligtige forsikringer er der tegnet forsikring mod driftstab, produktansvar og særligt luftfartsansvar.

## Forventninger til 2022

Vi forventer med den nuværende trafikprognose på 83 procent af 2019-niveauet et resultat omkring nul for 2022 og en uudnyttet kreditfacilitet på cirka 700 mio. kr. ved udgangen af året.

Forventningen baseres på at præstationsplanen for perioden frem til og med 2024, som vi indsendte i efteråret 2021, bliver godkendt af EU-Kommissionen i maj 2022.



## TOP-3 CPH

De 3 største destinationer ud af København i 2021

4.705 starter mod Aalborg

2.825 starter mod Oslo

2.501 starter mod Stockholm

# Naviairs ledelse

## Bestyrelse

### Anne Birgitte Lundholt (formand)

Direktør i ABL ApS. Formand for bestyrelsen i Lundgreen's Capital ApS. Medlem af bestyrelsen i Svaneke Bryghus A/S

### Per Møller Jensen (næstformand)

Administrerende direktør, Stjernegaard Rejser A/S

### Esben Jean-Pierre Blum

Overflyveleder  
Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

### Flemming Kim Hansen

Senior Engineer, ATM Support Systems  
Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

### Peter Labusz

Flyveleder  
Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

### Jørgen Martin Meyer

Advokat, forh. Politidirektør for Syd- og Sønderjyllands Politi. Medlem af bestyrelsen for Dronning Louise Stiftelsen.

### Birthe Høegh Rask

Chief Specialist, Performance Management, Terma A/S. Medlem af bestyrelsen i Andelsforeningen Antico Frantoio d'Oro  
Formand for bestyrelsens revisionsudvalg.

### Christina Rasmussen

Medlem af bestyrelsens revisionsudvalg.

## Direktion

### Carsten Fich

CEO

### Mads Kvist Eriksen

CFO

## Øvrige ledende medarbejdere

### Thorsten Elkjær

COO

### Morten Søndergaard

CTO

### Pernille Juel Sefort

CHRO





## Ledespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2021 for Naviair.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven (regnskabsklasse D) og lov om Naviair.

Det er vores opfattelse, at den valgte regnskabspraksis er hensigtsmæssig, og at årsregnskabet giver et retvisende billede af virksomhedens aktiver, passiver, finansielle stilling og resultat samt pengestrømme.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for udviklingen i selskabets og koncernens aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultater og selskabets finansielle stilling og den finansielle stilling som helhed for de virksomheder, der er omfattet af koncernregnskabet, samt en beskrivelse af de væsentlige risici og usikkerhedsfaktorer, som selskabet og koncernen står over for.

Årsrapporten indstilles til godkendelse.

København, den 3. marts 2022

### I direktionen

Carsten Fich, CEO

Mads Kvist Eriksen, CFO

### I bestyrelsen

Anne Birgitte Lundholt, Formand

Per Møller Jensen, Næstformand

Esben Jean-Pierre Blum \*

Flemming Kim Hansen \*

Peter Labusz \*

Jørgen Martin Meyer

Birthe Høegh Rask \*\*

Christina Rasmussen \*\*\*

*\*) Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem*

*\*\*\*) Formand for bestyrelsens revisionsudvalg*

*\*\*) Medlem af bestyrelsens revisionsudvalg*

# De uafhængige revisorerers revisionspåtegning

Til transportministeren samt bestyrelsen i Naviair

## Revisionspåtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

### Konklusion

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2021, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Koncernregnskabet og årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven og lov om Naviair.

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og Naviairs aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2021 samt af resultatet af koncernens og Naviairs aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2021 i overensstemmelse med årsregnskabsloven og lov om Naviair.

### Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i lov om Naviair. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af koncernregnskabet og årsregnskabet".

Rigsrevisor er uafhængig af Naviair i overensstemmelse med rigsrevisorloven § 1, stk. 6 og den godkendte revisor er uafhængig af Naviair i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisoreres etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark. Vi har begge opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse regler og krav.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

### Ledelsens ansvar for koncernregnskabet og årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven og lov om Naviair. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et koncernregnskab og et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af koncernregnskabet og årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere Naviairs evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere Naviair, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

### Revisors ansvar for revisionen af koncernregnskabet og årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om koncernregnskabet og årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i lov om Naviair, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugere træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, samt standarderne for offentlig revision, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i lov om Naviair, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen.



Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Naviairs interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Naviairs evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i koncernregnskabet og årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Naviair ikke længere kan fortsætte driften.

- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af koncernregnskabet og årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om koncernregnskabet og årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.
- Opnår vi tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis for de finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsaktiviteterne i koncernen til brug for at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede, føre tilsyn med og udføre koncernrevisionen. Vi er eneansvarlige for vores revisionskonklusion.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

### Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af koncernregnskabet og årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med koncernregnskabet og årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabslovens regler.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i årsregnskabsloven. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.



---

## Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

### Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt indgåede aftaler og sædvanlig praksis. I vores forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af årsregnskabet.

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

København, den 3. marts 2022

---

## PricewaterhouseCoopers

CVR-nr.: 33771231

### Jesper Møller Langvad

Statsautoriseret revisor

MNE-nr.: mne21328

### Jesper Randall Petersen

Statsautoriseret revisor

MNE-nr.: mne34352

## Rigsrevisionen

CVR-nr.: 77806113

### Lone Lærke Strøm

Rigsrevisor

### Malene Sau Lan Leung

Kontorchef



# Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair for 2021 er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for regnskabsklasse D og lov om Naviair.

Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til det foregående regnskabsår.

Medmindre der fremgår andet nedenfor, er anvendt regnskabspraksis for modervirksomheden og koncernen ens.

## Generelt om indregning og måling

Aktiver indregnes i balancen, når det som følge af en tidligere begivenhed er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde virksomhedens, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

Forpligtelser indregnes i balancen, når virksomheden som følge af en tidligere begivenhed har en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil fragå virksomheden, og forpligtelsens værdi kan måles pålideligt.

Ved første indregning måles aktiver og forpligtelser til kostpris. Måling efter første indregning sker som beskrevet for hver enkelt regnskabspost nedenfor.

Ved indregning og måling tages hensyn til forudsigelige risici og tab, der fremkommer, inden årsrapporten aflægges og som be- eller afkræfter forhold, der eksisterede på balancedagen.

I resultatopgørelsen indregnes indtægter i takt med, at de indtjenes, mens omkostninger indregnes med de beløb, der vedrører regnskabsåret.

## Omregning af fremmed valuta

Som målevaluta benyttes danske kroner. Alle andre valutaer anses som fremmed valuta.

Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Tilgodehavender, gældsforpligtelser og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens valutakurs. Valutakursdifferencer, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på henholdsvis betalingsdagen og balancedagen, indregnes i resultatopgørelsen som finansielle poster. Materielle og immaterielle anlægsaktiver, varebeholdninger og andre ikke-monetære aktiver, der er købt i fremmed valuta, omregnes til historiske kurser.

## Koncernregnskabet

Koncernregnskabet omfatter moder-virksomheden og den dattervirksomhed (Naviair Surveillance A/S), som kontrolleres af modervirksomheden. Modervirksomheden anses for at have kontrol, når den direkte eller indirekte ejer mere end 50 procent af stemmerettighederne eller på anden måde kan udøve eller faktisk udøver bestemmende indflydelse. Virksomheder, hvori koncernen direkte eller indirekte besidder mellem 20 og 50 procent af stemmerettighederne og udøver betydelig, men ikke bestemmende indflydelse, betragtes som associerede virksomheder. Herunder Entry Point North AB.

## Konsolideringsprincipper

Koncernregnskabet udarbejdes på grundlag af regnskaber for modervirksomheden og dens dattervirksomheder. Udarbejdelse af koncernregnskabet sker ved sammenlægning af regnskabsposter af ensartet karakter. Ved konsolideringen foretages eliminering af koncerninterne indtægter og omkostninger, interne mellemværender og udbytter samt fortjenester og tab ved transaktioner

mellem de konsoliderede virksomheder. De regnskaber, der anvendes til brug for konsolideringen, udarbejdes i overensstemmelse med koncernens regnskabspraksis.

I koncernregnskabet indregnes dattervirksomhedernes regnskabsposter 100 procent.

## Resultatopgørelse

### Nettoomsætning

Nettoomsætning relateret til flyvekontrol indregnes i resultatopgørelsen i den periode flyvningen har fundet sted. Øvrige indtægter indregnes, når levering til køber har fundet sted. Indtægter vedrørende offentligt støttede driftsprojekter indregnes i resultatopgørelsen i takt med de tilhørende omkostninger.

Årets regulering af over-/underdækning fra en route- og terminalaktiviteter indregnes i nettoomsætningen.

Den reguleringsmæssige over-/underdækning indregnes i balancen som henholdsvis hensat forpligtelse eller tilgodehavende.

Nettoomsætning indregnes eksklusiv moms, afgifter og rabatter i forbindelse med salget og måles til dagsværdien af det fastsatte vederlag.

### Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver omfatter personaleomkostninger og andre interne omkostninger, der er afholdt i regnskabsåret og indregnet i kostprisen for egenudviklede immaterielle og materielle anlægsaktiver.

### Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter indtægter af sekundær karakter set i forhold til Naviairs hovedaktivitet.



## TOP-3 AAL

De 3 største destinationer ud af Aalborg i 2021

4.701 starter mod København

550 starter mod Amsterdam

163 starter mod Oslo



## TOP-3 RUTER

De 3 travleste rute-strækninger i 2021

9.406 flyvninger Aalborg - København \*

5.608 flyvninger Oslo - København \*

4.995 flyvninger Stockholm - København \*

\* tallet inkluderer flyvninger i begge retninger

### Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger omfatter omkostninger, der vedrører virksomhedens primære aktiviteter, herunder omkostninger til drift af operative systemer og udstyr, uddannelse, administration, lokaler, tab på debitorer mv. Under andre eksterne omkostninger indregnes tillige omkostninger vedrørende projekter, der ikke opfylder kriterierne for indregning i balancen.

### Personaleomkostninger

Personaleomkostninger omfatter løn og gager, pensioner samt andre omkostninger til social sikring mv. til virksomhedens personale.

### Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger af materielle og immaterielle anlægsaktiver består af regnskabsårets af- og nedskrivninger opgjort ud fra henholdsvis de fastsatte restværdier og brugstider for de enkelte aktiver og gennemførte nedskrivningstest. Offentlige tilskud til afskrivningsberettigede anlægsprojekter indregnes i takt med afskrivningerne på de pågældende aktiver.

### Andre driftsomkostninger

Andre driftsomkostninger omfatter omkostninger af sekundær karakter set i forhold til Naviairs hovedaktivitet.

### Indtægter af kapitalandele i associerede virksomheder

#### *Modervirksomheden*

Indtægter af kapitalandele i associerede virksomheder omfatter de i regnskabsåret modtagne udbytter og lignende fra de enkelte associerede virksomheder.

#### *Koncern*

Indtægter af kapitalandele i associerede virksomheder omfatter den forholdsmæssige andel af de enkelte associerede virksomheders resultat efter eliminering af interne avancer og tab.

### Andre finansielle indtægter

Finansielle indtægter omfatter renteindtægter, realiserede og urealiserede kursgevinster vedrørende værdipapirer, gældsforpligtelser og transaktioner i fremmed valuta mv. samt godtgørelser under acontoskatteordningen.

### Andre finansielle omkostninger

Finansielle poster omfatter renteomkostninger, realiserede og urealiserede kurstab vedrørende værdipapirer, gældsforpligtelser og transaktioner i fremmed valuta, amortiseringstillæg og -fradrag vedrørende prioritetsgæld mv. samt tillæg under acontoskatteordningen.

### Skat

Årets skat, som består af årets aktuelle skat og ændring af udskudt skat, indregnes i resultatopgørelsen med den del, der kan henføres til årets resultat, og direkte på egenkapitalen med den del, der kan henføres til posteringer direkte på egenkapitalen.

Selskabet er sambeskattet med den danske dattervirksomhed. Den aktuelle danske selskabsskat fordeles mellem de sambeskattede virksomheder i forhold til disses skattepligtige indkomster (fuld fordeling med refusion vedrørende skattemæssige underskud).

### Balance

#### Immaterielle anlægsaktiver

Immaterielle anlægsaktiver omfatter igangværende og færdiggjorte IT-projekter samt øvrige erhvervede immaterielle rettigheder.

Kostprisen for immaterielle anlægsaktiver omfatter omkostninger, herunder gager og afskrivninger, der direkte og indirekte kan henføres til de pågældende anlægsaktiver.

Indirekte produktionsomkostninger i form af indirekte henførbare personaleomkostninger og afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver, der er anvendt i processen, indregnes i kostprisen baseret på det medgåede timeforbrug for det enkelte projekt. Renteomkostninger på lån til finansiering af fremstilling af immaterielle anlægsaktiver indregnes i kostprisen, såfremt de vedrører fremstillingsperioden.

Immaterielle anlægsaktiver måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger. Der foretages lineære afskrivninger baseret på en vurdering af aktivernes forventede brugstid, som udgør 3-20 år.

Immaterielle anlægsaktiver nedskrives til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

#### Materielle anlægsaktiver

Grunde og bygninger, produktionsanlæg og maskiner, transportmateriel samt inventar og IT-udstyr måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Der afskrives ikke på grunde.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen, omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen og omkostninger til klargøring af aktivet indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug. For egenfremstillede aktiver omfatter kostprisen direkte og indirekte omkostninger til materialer, komponenter, underleverandører og lønninger.

Indirekte produktionsomkostninger i form af indirekte henførbare personaleomkostninger og afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver, der er anvendt i fremstillingsprocessen, indregnes i kostprisen baseret på det medgåede timeforbrug for det enkelte aktiv. Renteomkostninger på lån til finansiering af fremstilling af

materielle anlægsaktiver indregnes i kostprisen, såfremt de vedrører fremstillingsperioden.

Afskrivningsgrundlaget er kostpris med fradrag af forventet restværdi efter afsluttet brugstid. Anlægsaktivernes restværdi er vurderet til 0 kr., da de er brugerspecifikke i et sådant omfang, at der ikke kan forventes en værdi ved frasalg efter brugstidens udløb.

Der foretages lineære afskrivninger baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

- Bygninger og installationer: 10-50 år
- Produktionsanlæg og maskiner: 6-20 år
- Andre anlæg, driftsmateriel og inventar: 3-8 år

Den skønnede brugstid af materielle anlægsaktiver dekomponeres i væsentlige bestanddele.

Materielle anlægsaktiver nedskrives til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

#### Kapitalandele i tilknyttede virksomheder

##### Modervirksomheden

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder måles til kostpris. Kapitalandelene nedskrives til genindvindingsværdi, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

#### Kapitalandele i associerede virksomheder

##### Modervirksomheden

Kapitalandele i associerede virksomheder måles til kostpris. Kapitalandelene nedskrives til genindvindingsværdi, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

##### Koncern

Kapitalandele i associerede virksomheder indregnes og måles efter den indre værdis metode (equity-metoden). Dette indebærer, at kapitalandelene måles til den forholdsmæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæs-

sige indre værdi med tillæg eller fradrag af henholdsvis uafskrevet positiv og negativ goodwill og med fradrag eller tillæg af urealiserede, forholdsmæssige interne fortjenester og tab.

Nettoopskrivning af kapitalandele i associerede virksomheder overføres i forbindelse med resultatdisponeringen til reserve for nettoopskrivning efter den indre værdis metode under egenkapitalen.

#### Andre værdipapirer og kapitalandele

Andre værdipapirer og kapitalandele indregnet under finansielle anlægsaktiver måles til dagsværdi.

Andre kapitalandele omfatter kapitalandel i noteret selskab. Dagsværdien i dette noterede selskab kan ikke opgøres pålideligt, hvorfor kapitalandelen måles til kostpris.

#### Reguleringsmæssige over- og underdækninger

For en route-aktiviteter i Danmark og TNC København er Naviair berettiget til at fremføre over-/underdækning i henhold til bestemmelserne ifølge EU-forordningen om præstationsordninger for leverandører af luftfartstjenester, herunder bestemmelserne om risikodeling vedrørende trafikudviklingen.

Reguleringsmæssige over-/underdækninger indregnes under henholdsvis hensatte forpligtelser og tilgodehavender med modpostering i resultatopgørelsen under nettoomsætning. Saldoen udgør det beløb, som virksomheden forventer at tilbagebetale eller opkræve i kommende års takster for forretningsområder underlagt reguleringsmæssig prisregulering.

Over-/underdækningen måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi. Såfremt vi skønner, at det ikke er sandsynligt, at hele tilgodehavendet vil blive opkrævet hos brugerne, nedskrives dette til den lavere skønnede værdi af tilgodehavendet (genindvindingsværdi).

#### Tilgodehavender

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi, med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab.

#### Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter indregnet under aktiver omfatter afholdte omkostninger, der vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

#### Værdipapirer

Værdipapirer omfatter beholdning af stats- og/eller realkreditobligationer, som måles til dagsværdi.

#### Likvide beholdninger

Likvide beholdninger omfatter kontante beholdninger og bankindeståender.

#### Udskudt skat

Udskudt skat indregnes af alle midlertidige forskelle mellem regnskabsmæssige og skattemæssige værdier af aktiver og forpligtelser, hvor den skattemæssige værdi af aktiverne opgøres med udgangspunkt i den planlagte anvendelse af det enkelte aktiv.

Udskudte skatteaktiver, herunder skatteværdien af fremførselsberettigede skattemæssige underskud, indregnes i balancen med den værdi, aktivet forventes at kunne realiseres til, enten ved modregning i udskudte skatteforpligtelser eller som nettoskatteaktiver.

#### Andre finansielle forpligtelser

Andre finansielle forpligtelser måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi. Langfristede gældsforpligtelser måles på tidspunktet for lånoptagelse til kostpris svarende til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. Efterfølgende måles prioritetsgæld til amortiseret kostpris.



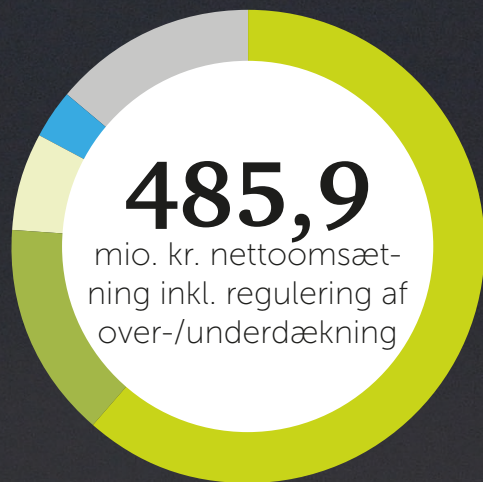
## TOP-3 BLL

De 3 største destinationer ud af Billund i 2021

960 starter mod Amsterdam

549 starter mod Frankfurt

319 starter mod Malmö



### Nettoomsætning 2021

- En route – Danmark
- TNC København
- En route – Nordatlanten
- En route – Intern Grønland
- Øvrige

### Pensioner og rådighedsbeløb

Naviair indbetaler pensionsbidrag til staten for tjenestemænd samt overenskomstansatte på særlige vilkår (tidligere tjenestemænd), og staten har herefter overtaget pensionsforpligtelsen for disse ansatte. Pensionsforpligtelsen for øvrige ansatte er afdækket i bidragsbaserede pensionsordninger. Forpligtelser i henhold til tjenestemandenslovens § 32 om rådighedsløn påhviler Naviair. Disse forpligtelser oplyses som eventualforpligtelser.

### Tilgodehavende og skyldig selskabsskat

Aktuelle skatteforpligtelser eller tilgodehavende aktuel skat indregnes i balancen opgjort som beregnet skat af årets skattepligtige indkomst, reguleret for betalt acontoskat.

### Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter indregnet under forpligtelser omfatter fakturerede indtægter til resultatføring i efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

### Pengestrømsopgørelsen

Pengestrømsopgørelsen præsenteres efter den indirekte metode og viser pengestrømme vedrørende drift, investering og finansiering samt selskabets likvider ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømme vedrørende driftsaktiviteter opgøres som driftsresultatet reguleret for ikke-kontante driftsposter, ændring i driftskapital samt betalt selskabsskat.

Pengestrømme vedrørende investeringsaktiviteter omfatter betalinger i forbindelse med køb og salg af virksomheder, aktiviteter og finansielle anlægsaktiver samt køb, udvikling, forbedring og salg mv. af immaterielle og materielle anlægsaktiver, herunder anskaffelse af finansielt leasede aktiver.

Pengestrømme vedrørende finansieringsaktiviteter omfatter ændringer i størrelse eller sammensætning af selskabets kapital og omkostninger forbundet hermed samt optagelse af lån, indgåelse af finansielle leasingaftaler, afdrag på rentebærende gæld samt betaling af udbytte.

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer med ubetydelig risiko for værdiændringer, som uden hindring kan omsættes til likvide beholdninger.

Pengestrømsopgørelsen kan ikke udledes alene af det offentliggjorte regnskabsmateriale.

# 608

I 2021 var den travleste dag i Billund Lufthavn og i Københavns Lufthavn for begge lufthavnes vedkommende den 15. oktober.

Den 15. oktober var der i København 608 operationer mens der i Billund var 123 operationer.

# 123

## Resultatopgørelse

RESULTATOPGØRELSE 1. JANUAR - 31. DECEMBER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		2021	2020	2021	2020
Nettoomsætning	1	884.256	957.204	884.268	957.216
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	2	26.345	19.325	26.345	19.325
Andre eksterne omkostninger	3	-204.026	-214.822	-203.905	-214.701
Personaleomkostninger	4	-593.580	-667.617	-593.580	-667.617
Af- og nedskrivninger	5	-107.583	-106.093	-107.583	-106.093
<b>Driftsresultat</b>		<b>5.412</b>	<b>-12.003</b>	<b>5.545</b>	<b>-11.870</b>
Nedskrivning af finansielle aktiver	12	0	-33.800	0	-57.155
Indtægter af kapitalandele i associerede virksomheder		1.929	8.286	0	2.877
Finansielle indtægter	6	379	2.290	6.965	8.897
Finansielle omkostninger	7	-11.034	-17.777	-11.031	-17.738
<b>Resultat af ordinære aktiviteter før skat</b>		<b>-3.314</b>	<b>-53.004</b>	<b>1.479</b>	<b>-74.989</b>
Skat af årets resultat	8	1.097	5.979	-354	4.520
<b>Periodens resultat</b>	9	<b>-2.217</b>	<b>-47.025</b>	<b>1.125</b>	<b>-70.469</b>

# Balance

AKTIVER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed		PASSIVER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020			31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Erhvervede immaterielle rettigheder		2.090	3.847	2.090	3.847	Ansvarlig kapital		600.000	600.000	600.000	600.000
Lufttrafikstyringsystem		505.799	521.342	505.799	521.342	Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode		27.790	26.380	0	0
Immaterielle anlægsaktiver under udførelse		22.326	30.121	22.326	30.121	Overført resultat		454.991	459.137	460.262	459.137
<b>Immaterielle anlægsaktiver</b>	10	<b>530.215</b>	<b>555.310</b>	<b>530.215</b>	<b>555.310</b>	<b>Egenkapital</b>		<b>1.082.781</b>	<b>1.085.517</b>	<b>1.060.262</b>	<b>1.059.137</b>
Grunde og bygninger		261.755	264.914	261.755	264.914	Udskudt skat	17	66.750	67.847	69.663	69.309
Produktionsanlæg og maskiner		248.085	264.600	248.085	264.600	<b>Hensatte forpligtelser</b>		<b>66.750</b>	<b>67.847</b>	<b>69.663</b>	<b>69.309</b>
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar		7.109	7.882	7.109	7.882	Ansvarlig lånekapital	18	200.000	200.000	200.000	200.000
Materielle anlægsaktiver under udførelse		72.117	58.961	72.117	58.961	Kreditinstitutter		573.750	175.000	573.750	175.000
<b>Materielle anlægsaktiver</b>	11	<b>589.066</b>	<b>596.357</b>	<b>589.066</b>	<b>596.357</b>	Indefrosne feriepenge		55.993	56.135	55.993	56.135
Kapitalandele i tilknyttede virksomheder		0	0	18.345	18.345	<b>Langfristede gældsforpligtelser</b>		<b>829.743</b>	<b>431.135</b>	<b>829.743</b>	<b>431.135</b>
Kapitalandele i associerede virksomheder		32.623	31.213	4.833	4.833	Leverandører af varer og tjenesteydelser		51.678	46.085	51.651	46.060
Andre værdipapirer og kapitalandele		146.377	146.377	0	0	Gæld til associerede virksomheder		290	342	290	342
<b>Finansielle anlægsaktiver</b>	12	<b>179.000</b>	<b>177.590</b>	<b>23.178</b>	<b>23.178</b>	Anden gæld	19	160.025	185.158	160.025	185.158
<b>Anlægsaktiver</b>		<b>1.298.281</b>	<b>1.329.257</b>	<b>1.142.459</b>	<b>1.174.845</b>	Periodeafgrænsningsposter		125.256	97.541	125.256	97.541
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	13	149.049	139.982	149.049	139.982	<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>		<b>337.249</b>	<b>329.126</b>	<b>337.222</b>	<b>329.101</b>
Tilgodehavende hos tilknyttede virksomheder		0	0	136.605	130.128	<b>Gældsforpligtelser</b>		<b>1.166.992</b>	<b>760.261</b>	<b>1.166.965</b>	<b>760.236</b>
Andre tilgodehavender	14	101.892	108.264	101.883	108.149	<b>Passiver</b>		<b>2.316.523</b>	<b>1.913.625</b>	<b>2.296.890</b>	<b>1.888.682</b>
Reguleringsmæssige underdækninger	15	686.557	288.163	686.557	288.163	Eventualforpligtelser	20				
Periodeafgrænsningsposter	16	40.931	37.539	40.931	37.539	Nærtstående parter og ejerforhold	21				
<b>Tilgodehavender</b>		<b>978.429</b>	<b>573.948</b>	<b>1.115.025</b>	<b>703.961</b>	Begivenheder efter balancedagen	22				
Likvide beholdninger		39.813	10.420	39.406	9.876						
<b>Omsætningsaktiver</b>		<b>1.018.242</b>	<b>584.368</b>	<b>1.154.431</b>	<b>713.837</b>						
<b>Aktiver</b>		<b>2.316.523</b>	<b>1.913.625</b>	<b>2.296.890</b>	<b>1.888.682</b>						

## Egenkapitalopgørelse & Pengestrømsopgørelse

EGENKAPITALOPGØRELSE (DKK 1.000)	Koncern				Modervirksomhed		
	Ansvarlig kapital	Reserve for netto-opskrivning efter indre værdis metode	Overført resultat	I alt	Ansvarlig kapital	Overført resultat	I alt
Egenkapital 1. januar 2021	600.000	26.380	459.137	1.085.517	600.000	459.137	1.059.137
Valutakursreguleringer	0	-519	0	-519	0	0	0
Årets resultat	0	1.929	-4.146	-2.217	0	1.125	1.125
<b>Egenkapital 31. december 2021</b>	<b>600.000</b>	<b>27.790</b>	<b>454.991</b>	<b>1.082.781</b>	<b>600.000</b>	<b>460.262</b>	<b>1.060.262</b>

Der er ikke sket ændringer til den ansvarlige kapital de seneste fem år.

PENGESTRØMSOPGØRELSE 1. JANUAR - 31. DECEMBER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		2021	2020	2021	2020
Driftsresultat		5.412	-12.003	5.545	-11.870
Af- og nedskrivninger		114.835	112.462	114.835	112.462
Andre hensatte forpligtelser		0	-191.839	0	-190.377
Ændring i arbejdskapital	23	-396.500	-202.954	-396.495	-205.721
<b>Pengestrømme vedrørende primær drift</b>		<b>-276.253</b>	<b>-294.334</b>	<b>-276.115</b>	<b>-295.506</b>
Modtagne finansielle indtægter		379	5.167	375	11.774
Betalte finansielle omkostninger		-11.034	-17.777	-11.031	-17.738
Betalt selskabsskat		0	5.979	0	4.520
<b>Pengestrømme vedrørende drift</b>		<b>-286.908</b>	<b>-300.965</b>	<b>-286.771</b>	<b>-296.950</b>
Køb af immaterielle anlægsaktiver		-22.307	-25.409	-22.307	-25.409
Køb af materielle anlægsaktiver		-60.142	-47.602	-60.142	-47.602
Køb/salg af værdipapirer		0	149.548	0	149.548
<b>Pengestrømme vedrørende investeringer</b>		<b>-82.449</b>	<b>76.537</b>	<b>-82.449</b>	<b>76.537</b>
Optagelse af gæld til kreditinstitutter		498.750	175.000	498.750	175.000
Tilbagebetaling af gæld til kreditinstitutter		-100.000	0	-100.000	0
<b>Pengestrømme vedrørende finansiering</b>		<b>398.750</b>	<b>175.000</b>	<b>398.750</b>	<b>175.000</b>
<b>Ændring i likvider</b>		<b>29.393</b>	<b>-49.428</b>	<b>29.530</b>	<b>-45.413</b>
Likvider primo		10.420	59.848	9.876	55.289
<b>Likvider ultimo</b>		<b>39.813</b>	<b>10.420</b>	<b>39.406</b>	<b>9.876</b>

# Noter

1	Nettoomsætning	Koncern		Modervirksomhed	
		2021	2020	2021	2020
	(DKK 1.000)				
	En route – Danmark, afgifter	272.777	259.579	272.777	259.579
	TNC København, afgifter	69.889	63.747	69.889	63.747
	Provinslufthavne	44.419	42.470	44.419	42.470
	Nordatlanten	33.024	35.249	33.024	35.249
	Statsfinansierede områder	31.544	45.019	31.544	45.019
	Salg af varer og tjenesteydelser i øvrigt	34.209	37.108	34.221	37.120
	Regulering af over-/underdækning afgifter	398.394	474.032	398.394	474.032
		<b>884.256</b>	<b>957.204</b>	<b>884.268</b>	<b>957.216</b>
2	Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	Koncern		Modervirksomhed	
		2021	2020	2021	2020
	(DKK 1.000)				
	Aktiveret direkte løn	24.222	17.810	24.222	17.810
	Aktiverede indirekte produktionsomkostninger	2.123	1.515	2.123	1.515
		<b>26.345</b>	<b>19.325</b>	<b>26.345</b>	<b>19.325</b>
3	Andre eksterne omkostninger	Koncern		Modervirksomhed	
		2021	2020	2021	2020
	(DKK 1.000)				
	Honorar til revisorer:				
	Lovpligtig revision, ekstern revisor	400	425	375	400
	Rådgivningsydelser, ekstern revisor	3.277	2.374	3.277	2.374
	Andre erklæringer med sikkerhed, ekstern revisor	139	179	139	179
		<b>3.816</b>	<b>2.978</b>	<b>3.791</b>	<b>2.953</b>



4 Personaleomkostninger (DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	2021	2020	2021	2020
Løn og gager	498.517	615.170	498.517	615.170
Pensioner	92.610	50.794	92.610	50.794
Andre omkostninger til social sikring	2.453	1.653	2.453	1.653
	<b>593.580</b>	<b>667.617</b>	<b>593.580</b>	<b>667.617</b>
Herudaf udgør vederlag til direktion og bestyrelse:				
Løn til direktion	3.468	3.786	3.468	3.786
Pension til direktion	580	599	580	599
Bestyrelseshonorar	1.634	1.667	1.634	1.667
	<b>5.682</b>	<b>6.052</b>	<b>5.682</b>	<b>6.052</b>

Den samlede løn og pension for den administrerende direktør (CEO) udgør 2.383 TDKK inklusive resultatløns på 30 TDKK. For økonomidirektøren (CFO) udgør den samlede løn og pension 1.665 TDKK. Bestyrelsesformandens vederlag udgør 436 TDKK, næstformandens udgør 301 TDKK og øvrige medlemmers vederlag udgør 140 TDKK. Herudover udgør vederlag til medlemmer af revisionsudvalget i alt 126 TDKK.

Gennemsnitligt antal medarbejdere	2021	2020	2021	2020
	613	627	613	627

5 Af- og nedskrivninger (DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	2021	2020	2021	2020
Erhvervede immaterielle anlægsaktiver	1.856	2.324	1.856	2.324
Lufttrafikstyringssystem	45.546	44.224	45.546	44.224
Grunde og bygninger	22.521	21.540	22.521	21.540
Produktionsanlæg og maskiner	41.613	39.894	41.613	39.894
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	3.299	4.480	3.299	4.480
Offentlige tilskud vedr. anlægsprojekter	-7.252	-6.369	-7.252	-6.369
	<b>107.583</b>	<b>106.093</b>	<b>107.583</b>	<b>106.093</b>

6 Finansielle indtægter	Koncern		Modervirksomhed	
	2021	2020	2021	2020
(DKK 1.000)				
Valutakursgevinster	194	827	190	826
Renteindtægter tilknyttede virksomheder	0	0	6.590	6.608
Renteindtægter associerede virksomheder	6	0	6	0
Andre renteindtægter	173	1.463	173	1.463
Ikke skattepligtige renter og procenttillæg	6	0	6	0
	<b>379</b>	<b>2.290</b>	<b>6.965</b>	<b>8.897</b>

7 Finansielle omkostninger	Koncern		Modervirksomhed	
	2021	2020	2021	2020
(DKK 1.000)				
Valutakurstab	511	1.483	511	1.475
Kurstab på obligationer	0	1.488	0	1.488
Øvrige renteomkostninger	12.780	19.521	12.777	19.490
Ikke-fradragsberettigede renter og procenttillæg	0	26	0	26
Aktivering af byggerenter	-2.257	-4.741	-2.257	-4.741
	<b>11.034</b>	<b>17.777</b>	<b>11.031</b>	<b>17.738</b>

8 Skat af årets resultat	Koncern		Modervirksomhed	
	2021	2020	2021	2020
(DKK 1.000)				
Ændring af udskudt skat	-1.097	-5.970	354	-4.508
Regulering af skat vedrørende tidligere år	0	-9	0	-12
	<b>-1.097</b>	<b>-5.979</b>	<b>354</b>	<b>-4.520</b>

9 Forslag til resultatdisponering	Koncern		Modervirksomhed	
	2021	2020	2021	2020
(DKK 1.000)				
Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode	1.929	5.411	0	0
Overført resultat	-4.146	-52.436	1.125	-70.469
	<b>-2.217</b>	<b>-47.025</b>	<b>1.125</b>	<b>-70.469</b>

10 Immaterielle anlægsaktiver (DKK 1.000)	Erhvervede immaterielle rettigheder	Lufttrafikstyrings-system	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
Kostpris 1. januar 2021	28.889	973.853	30.121	1.032.863
Tilgang i årets løb	0	7.556	14.751	22.307
Afgang i årets løb	-23	0	0	-23
Overførsler	99	22.447	-22.546	0
<b>Kostpris 31. december 2021</b>	<b>28.965</b>	<b>1.003.856</b>	<b>22.326</b>	<b>1.055.147</b>
Af- og nedskrivninger 1. januar 2021	25.042	452.511	0	477.553
Årets afskrivninger	1.833	45.546	0	47.379
Årets nedskrivninger på udrangerede aktiver	23	0	0	23
Afgang i årets løb	-23	0	0	-23
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2021</b>	<b>26.875</b>	<b>498.057</b>	<b>0</b>	<b>524.932</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2021</b>	<b>2.090</b>	<b>505.799</b>	<b>22.326</b>	<b>530.215</b>
Heraf aktiverede finansieringsomkostninger	0	27.990	843	28.833

11 Materielle anlægsaktiver (DKK 1.000)	Grunde og bygninger	Produktions-anlæg og maskiner	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	Materielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
Kostpris 1. januar 2021	662.378	694.103	33.067	58.961	1.448.509
Tilgang i årets løb	2.847	11.651	899	44.745	60.142
Afgang i årets løb	0	0	-2.401	0	-2.401
Overførsler	16.515	13.447	1.627	-31.589	0
<b>Kostpris 31. december 2021</b>	<b>681.740</b>	<b>719.201</b>	<b>33.192</b>	<b>72.117</b>	<b>1.506.250</b>
Af- og nedskrivninger 1. januar 2021	397.464	429.503	25.185	0	852.152
Årets afskrivninger	22.521	41.613	3.299	0	67.433
Afgang i årets løb	0	0	-2.401	0	-2.401
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2021</b>	<b>419.985</b>	<b>471.116</b>	<b>26.083</b>	<b>0</b>	<b>917.184</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2021</b>	<b>261.755</b>	<b>248.085</b>	<b>7.109</b>	<b>72.117</b>	<b>589.066</b>
Heraf aktiverede finansieringsomkostninger	7.182	13.697	0	1.071	21.950

Med undtagelse af enkelte bygninger til en samlet bogført værdi på 35,0 mio. kr. ultimo 2021, primært opført til navigationsudstyr på forskellige beliggenheder rundt omkring i landet samt i Grønland, består Naviairs samlede bygningsmasse med en bogført værdi på i alt 153,6 mio. kr. ultimo 2021 af bygninger på lejet grund. Herunder hele Naviairhuset med kontrolcentral, simulatorbygninger og administration placeret i Maglebylille, samt kontroltårnet i Københavns Lufthavn, Kastrup. Alle disse bygninger er placeret på grund tilhørende Københavns Lufthavne A/S.

## 12 Finansielle anlægsaktiver

	Koncern			Modervirksomhed		
	Kapital- andele i associerede virksom- heder	Andre værdi- papirer og kapital- andele	I alt	Kapital- andele i tilknyt- tede virksom- heder	Kapital- andele i associerede virksom- heder	I alt
(DKK 1.000)						
Kostpris 1. januar 2021	4.833	180.177	185.010	75.500	4.833	80.333
<b>Kostpris 31. december 2021</b>	<b>4.833</b>	<b>180.177</b>	<b>185.010</b>	<b>75.500</b>	<b>4.833</b>	<b>80.333</b>
Værdireguleringer 1. januar 2021	26.380	-33.800	-7.420	-57.155	0	-57.155
Valutakursreguleringer	-519	0	-519	0	0	0
Andel af årets resultat	1.929	0	1.929	0	0	0
<b>Værdireguleringer 31. december 2021</b>	<b>27.790</b>	<b>-33.800</b>	<b>-6.010</b>	<b>-57.155</b>	<b>0</b>	<b>-57.155</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2021</b>	<b>32.623</b>	<b>146.377</b>	<b>179.000</b>	<b>18.345</b>	<b>4.833</b>	<b>23.178</b>

(DKK 1.000)	Hjemsted	Retsform	Ejerandel	Egenkapital 31. december 2021	Resultat 2021
<i>Kapitalandele i tilknyttede virksomheder omfatter:</i>					
Naviar Surveillance A/S	København	A/S	100,0	13.070	-5.276
Naviar Surveillance USA LLC	Delaware, USA	LLC	100,0	146.443	5
<i>Kapitalandele i associerede virksomheder omfatter:</i>					
Entry Point North AB	Malmø-Sturup	AB	33,3	97.865	7.478
<i>Andre værdipapirer og kapitalandele omfatter:</i>					
Aireon Holdings LLC	Delaware, USA	LLC	4,4		

Andre værdipapirer og kapitalandelene består af en ejerandel på 4,4 % i Aireon Holdings LLC ("Aireon"), som blev anskaffet i flere trancher i perioden 2014-2017. Selskabet Aireon udvikler og implementerer rumbaserede globale lufttrafikovervågningssystemer til kommercielle luftfartsselskaber og luftfartstjenesteudbydere.

Kapitalandelene indregnes under finansielle anlægsaktiver og måles til dagsværdi. Dagsværdien beregnes ud fra en afkastbaseret cashflow-model baseret på forventede nettopengestrømme i form af forventede udbytter fra Aireon for en periode frem mod 2034, samt en terminalværdi bestående af værdien af generelle og ordinære udbytter fremadrettet.

Vi har foretaget værdiansættelse og beregning af dagsværdien ud fra seneste budgetterede resultat af Aireons aktiviteter. Budgettet er dels forbundet med usikkerheder til fremtiden, herunder forventninger til luftfarten generelt grundet COVID-19, og dels usikkerheder til den vækststrategi, der ligger i selskabet. En vækst, der baserer sig på, at nye lande kobles på systemet og forventninger om øget lufttrafik.

Til brug for fastsættelse af dagsværdien er der anvendt følgende parametre:

- Dagsværdien er beregnet ud fra en afkastbaseret cashflow-model baseret på forventede nettopengestrømme i form af forventede udbytter fra Aireon for en periode frem mod 2034.
- Der er indregnet en langsigtet vækst på 2 %, som vurderes at være en rimelig vækststrategi på lang sigt, svarende til generel inflation og markedsvækst. Historisk set har inflationen ligget på 2-3 % jf. US CPI (US forbrugerprisindeks).
- Diskonteringsfaktoren til investering er fastsat ud fra et afkastkrav (WACC) på 15 %, som er baseret på rentekrav for sammenlignelige investeringer.

Det er på baggrund af ovenstående vores vurdering, at dagsværdien af den unoterede kapitalandel i Aireon skal fastholdes på 146,4 mio. kr. pr. 31. december 2021, hvilket er uændret med dagsværdien opgjort pr. den 31. december 2020.

**13 Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser**

	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
(DKK 1.000)				
Tilgodehavender fra salg af varer og tjenesteydelser, brutto	165.795	155.921	165.795	155.921
Hensættelse til imødegåelse af forventet tab	-16.746	-15.939	-16.746	-15.939
	<b>149.049</b>	<b>139.982</b>	<b>149.049</b>	<b>139.982</b>

**14 Andre tilgodehavender**

	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
(DKK 1.000)				
Moms og afgifter	3.203	4.255	3.194	4.252
Øvrige tilgodehavender	98.689	104.009	98.689	103.897
	<b>101.892</b>	<b>108.264</b>	<b>101.883</b>	<b>108.149</b>

**15 Reguleringsmæssige underdækninger**

	En route Danmark		TNC København	Billund	I alt
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2021
(DKK 1.000)					
Reguleringsmæssige underdækninger 1. januar 2021	214.868	73.295	0		288.163
Regulering vedr. tidligere år	-45.699	-4.023	11.391		-38.331
Ny underdækning opstået i året	317.384	109.658	9.683		436.725
<b>Reguleringsmæssige underdækninger 31. december 2021</b>	<b>486.553</b>	<b>178.930</b>	<b>21.074</b>		<b>686.557</b>

Heraf underdækning fra før 2021, der forventes tilbageført inden for 1 år	0	0	0	0
---	---	---	---	---

De reguleringsmæssige underdækninger for En route Danmark og TNC København opgøres efter kravene i den europæiske præsentationsordning. Som nævnt i ledelsesberetningen er præsentationsordningen for referenceperiode 3 endnu ikke godkendt af EU Kommissionen, hvorfor der kan ske ændringer i værdiansættelsen af den indregnede underdækning og i reglerne for den fremtidige opkrævning. Ledelsen anser denne risiko som en procesrisiko og forventer, at præsentationsordningen for referenceperiode 3 bliver godkendt uden væsentlige ændringer i foråret 2022.

**16 Periodeafgrænsningsposter**

	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
(DKK 1.000)				
Forudbetalt løn	31.145	29.633	31.145	29.633
Øvrige periodeafgrænsningsposter	9.786	7.906	9.786	7.906
	<b>40.931</b>	<b>37.539</b>	<b>40.931</b>	<b>37.539</b>

**17 Udskudt skat**

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Udskudt skat hviler på følgende poster:				
Materielle anlægsaktiver	104.656	118.672	104.656	118.672
Underdækning afgifter	151.043	63.396	151.043	63.396
Fremførbart skattemæssigt underskud	-188.949	-114.221	-186.036	-112.759
	<b>66.750</b>	<b>67.847</b>	<b>69.663</b>	<b>69.309</b>

Udskudt skat pr. 31. december 2021 er afsat med 22 % svarende til den aktuelle skattesats. Der forventes positiv skattepligtig indkomst indenfor de kommende år, og dermed forventes det fremførte skattemæssige underskud således at kunne anvendes sideløbende med at den reguleringsmæssige underdækning opkræves frem til 2029.

**18 Ansvarlig lånekapital**

Ansvarlig lånekapital er et stående lån til staten ved Transportministeriet. Naviairs bestyrelse skal årligt ud fra en samlet vurdering af den økonomiske stilling, likviditet og omfanget af ikke-efterstillede gældsforpligtelser skønne, i hvilket omfang yderligere tilbagebetaling af lånet vil være forsvarligt. Der er ikke afdraget på lånet i 2021. Lånet har en fast rente på 4 % p.a., og træder tilbage i forhold til Naviairs øvrige rentebærende gæld. Lånet opfylder dermed i henhold til låneaftalen betingelserne for at blive anset som egenkapital eller kapital sidestillet hermed.

**19 Anden gæld**

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Feriepengeforpligtelser	37.209	31.252	37.209	31.252
Skyldig løn, A-skat, sociale bidrag mv.	105.451	145.258	105.451	145.258
Andre skyldige omkostninger	17.365	8.648	17.365	8.648
	<b>160.025</b>	<b>185.158</b>	<b>160.025</b>	<b>185.158</b>

**20 Eventualforpligtelser**

Der påhviler Naviair en forpligtelse på maksimalt 0,9 mia. kr. vedrørende Tjenestemandspensionslovens § 32 om rådighedsløn for tjenestemænd samt overenskomstansatte på særlige vilkår. Rådighedslønsforpligtelsen består af 3 års løn inklusive pension.

**Kontraktlige forpligtelser**

Naviair er part i en række kontrakter, hvor Naviair enten er forpligtet til at præstere en realydelse eller en pengeydelse.

Naviair er forpligtet til at præstere realydelser (luftfartstjenester) i henhold til Trafikstyrelsens designering af Naviair og i henhold til aftaler med danske lufthavne. Herudover har Naviair indgået kontrakter om drift og vedligeholdelse af luftfartsrelaterede systemer og udstyr med danske lufthavne og andre danske udøvere af luftfartstjenester.

Inden for området materielle anlægsaktiver under udførelse har Naviair indgået kontrakter om opgradering af Naviairs ATM-system og anskaffelse af luftfartsrelateret udstyr og systemer i størrelsesordenen 99 mio. kr. Den resterende betalingsforpligtelse i henhold til disse kontrakter udgør i størrelsesordenen 64 mio. kr.

## 21 Nærtstående parter og ejerforhold

## Grundlag

**Bestemmende indflydelse**

Transportministeriet, DK-1220 København K

Ejer, 100 %

**Øvrige nærtstående parter**

Trafikstyrelsen, DK-1577 København V

Tilsynsmyndighed

Entry Point North AB

Associeret virksomhed

Naviar Surveillance A/S

Tilknyttet virksomhed

Naviar Surveillance USA LLC

Tilknyttet virksomhed

Forsvaret

Kontrakt om tårn- og indflyvningskontrol i Aalborg Lufthavn

Samarbejdsaftale om fælles udøvelse af luftfartstjenester

og lufttrafikstyring

Ledelseskontrol

Bestyrelse og direktion

Om Naviairs transaktioner med bestyrelse og direktion henvises til noten med personaleomkostninger.

Naviar har optaget et ansvarligt lån hos Transportministeriet som beskrevet i noten om ansvarlig lånekapital.

Alle transaktioner med nærtstående parter er sket på markedsvilkår.

## 22 Begivenheder efter balancedagen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter regnskabsårets udløb, som påvirker det retvisende billede af årets resultat samt balancen pr. 31. december 2021.

En længerevarende krise som følge af den russiske invasion af Ukraine vil kunne påvirke Naviairs resultat for 2022 og værdien af balancen pr. 31. december 2022 i negativ retning.

## 23 Pengestrømsopgørelse – ændring i arbejdskapital

(DKK 1.000)

	Koncern		Modervirksomhed	
	2021	2020	2021	2020
Ændringer i tilgodehavender mv.	-404.481	-302.752	-404.474	-305.692
Ændring i gældsforpligtelser mv.	7.981	99.798	7.979	99.971
	<b>-396.500</b>	<b>-202.954</b>	<b>-396.495</b>	<b>-205.721</b>

# Bæredygtighedsrapport 2021

Læs mere om Naviair i "Bæredygtighedsrapport 2021". Rapporten kan findes på [www.naviair.dk/ar](http://www.naviair.dk/ar)

## Om Naviair

Naviair er et statsligt infrastrukturselskab med status som selvstændig offentlig virksomhed ejet af den danske stat ved Transportministeriet. Naviair leder fly sikkert, effektivt og uden forsinkelser gennem det danske luftrum.

Vores kerneaktivitet er flyveledelse, og vi har aktiviteter og lokationer i både Danmark, på Færøerne og i Grønland. Vi skaber værdi for luftfarten, samfundet og erhvervslivet, idet vi sørger for mobilitet og tilgængelighed i det danske luftrum.

## Naviairs CO<sub>2</sub>-regnskab

Vi arbejder aktivt på at nedbringe Naviairs CO<sub>2</sub>-udledning. Derfor måler vi vores aftryk, så vi kan sætte mål og indfri dem.

## Fortsat høje klimaambitioner

Vi har strategier for, hvordan vi kontinuerligt skal arbejde med at reducere vores eget forbrug, være energieffektive, sikre bæredygtige løsninger og reducere luftartens klimapåvirkninger.

## Verdensmålene som løftestang

Med afsæt i vores forretningsstrategi arbejder Naviair fokuseret på at indfri FN's Verdensmål 7, 8, 9, 12, 13 og 15.

## Vores bidrag til en bæredygtig luftfartsbranche

Gennem vores ydelser og services bidrager vi indirekte til at minimere luftfartens belastning af klimaet.

## Et energieffektivt Naviair

Vi vil nedbringe vores energiforbrug og øge andelen af vedvarende energi i Naviairs faciliteter og til Naviairs tekniske installationer.

## Antikorrupsion og bestikkelse

Naviair arbejder efter en række interne retningslinjer, som sikrer, at vi ikke, hverken direkte eller indirekte medvirker til bestikkelse eller korrupsion.

## Samarbejde med branchen

Gennem stærkt samarbejde med branchen bidrager vi til vores egen, vores kunders og Dansk Luftfarts overordnede klimavision om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2050.

## Et Naviair i balance

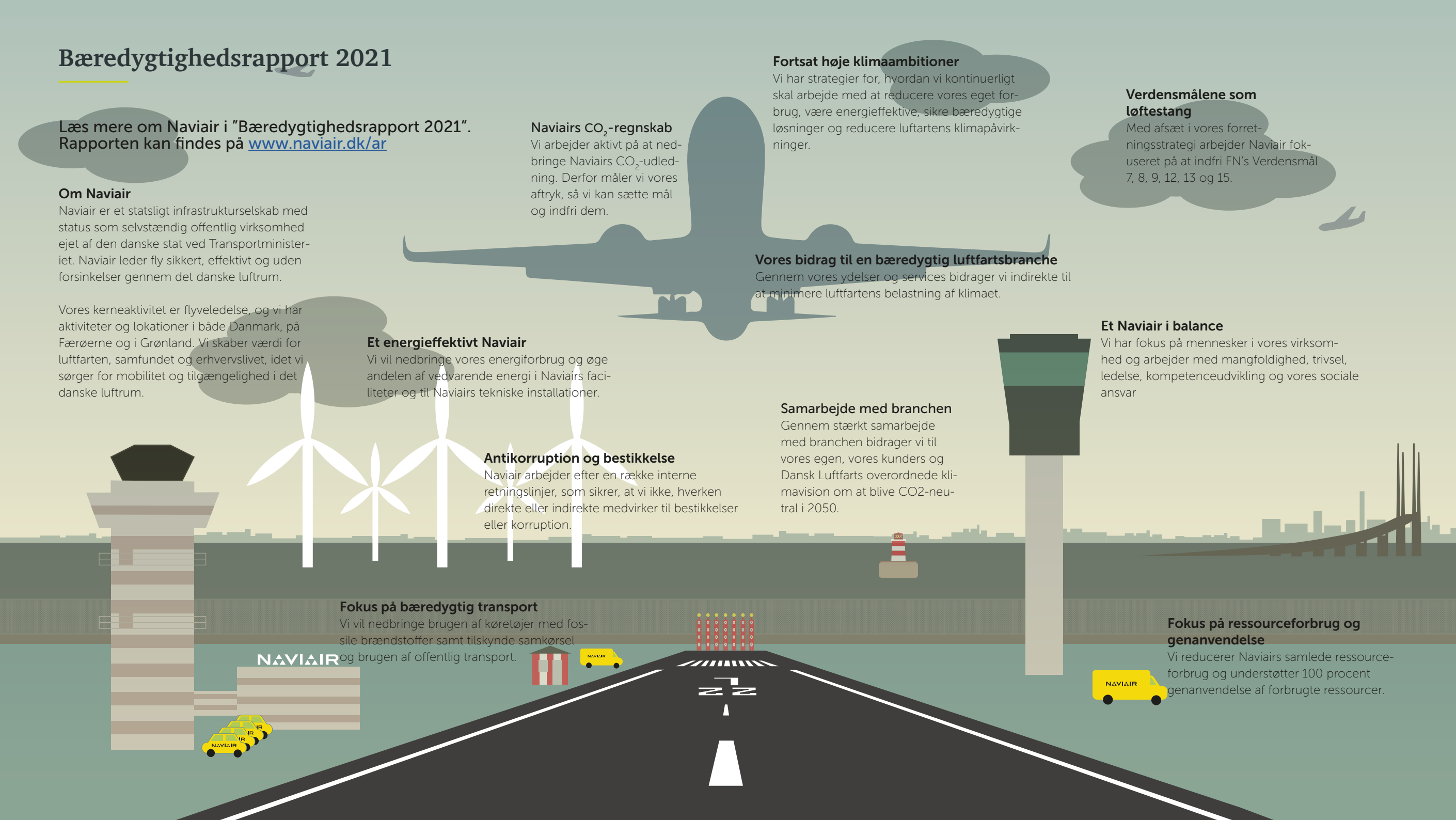
Vi har fokus på mennesker i vores virksomhed og arbejder med mangfoldighed, trivsel, ledelse, kompetenceudvikling og vores sociale ansvar.

## Fokus på bæredygtig transport

Vi vil nedbringe brugen af køretøjer med fossile brændstoffer samt tilskynde samkørsel og brugen af offentlig transport.

## Fokus på ressourceforbrug og genanvendelse

Vi reducerer Naviairs samlede ressourceforbrug og understøtter 100 procent genanvendelse af forbrugte ressourcer.





# NAVIAIR

Naviair | Naviair Allé 1 | DK 2770 Kastrup

T +45 3247 8000

[www.naviair.dk](http://www.naviair.dk)

[www.twitter.com/naviair](https://www.twitter.com/naviair)

Årsrapport 2021 udgivet marts 2022

Forside: Flyveleder i tårnet i Københavns Lufthavn.

Foto:  
Københavns Lufthavne A/S, Christian Alsing,  
Kasper Meldgaard (Naviair) og Jan Eliassen (Naviair)

Hent årsrapporten på [www.naviair.dk/ar](http://www.naviair.dk/ar)