

# Bæredygtighedsrapport 2022

---



# Indhold

- Naviair arbejder for at fremme bæredygtig luftfart.....3
- Virksomhedsoplysninger.....4
- Vores forretning.....5
- Et bæredygtigt Naviair.....6
- Naviairs bidrag til en bæredygtig luftfartsbranche.....10
- Naviairs direkte klimapåvirkning.....15
- Et Naviair i balance.....19
- Respekt for menneskerettigheder.....23
- Antikorrupsion og bestikkelse.....23
- Naviairs Code of Conduct.....24
- Fakta og figurer.....25
- Kilder og metodik for Naviairs klimaregnskab.....28

Bæredygtighedsrapport 2022  
- udgivet marts 2023

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





# Naviair arbejder for at fremme bæredygtig luftfart



Luftfart er en nødvendig transportform for, at der i Danmark er gode forbindelser til omverdenen. Direkte flyforbindelser ud i verden understøtter gode erhvervsrelationer, videndeling og turisme til gavn for mange brancher og den økonomiske vækst, mens indenrigsflytrafikken bidrager til mobilitet og tilgængelighed og dermed sikrer sammenhængskraft på tværs af Danmark. Danmark skal derfor være et land med en stærk og konkurrencedygtig luftfartssektor, som vi kender den i dag. For at luftfarten kan bevare sin status og for at bibeholde vores konkurrenceevne over for andre transportformer, er det nødvendigt, at vi fortsætter udviklingen mod klimaneutralitet i 2050. En bæredygtig luftfart, der understøtter grøn mobilitet vil give helt nye perspektiver for fremtidige infrastrukturbeslutninger i Danmark.

Naviair spiller en central og vigtig rolle i at sikre en bæredygtig omstilling af luftfarten, som understøtter job, velfærd, eksport og konkurrenceevnen i Danmark. Som medlem af Luftfartens Klimapartnerskab støtter Naviair luftfartens mål om klimaneutralitet i 2050, hvor Navi-

air bidrager med viden og ekspertise. Naviair er derfor løbende med til at udarbejde anbefalinger og initiativer til regeringen for at accelerere den grønne omstilling af luftfarten.

Naviair har positioneret sig som et af de bedste lufttrafikstyringsselskaber i Europa, hvad angår brændstofbesparende ind- og udflyvninger. Naviair bidrager herigennem til at understøtte flyselskabernes ønske om at flyve mere bæredygtigt. Samtidig arbejder Naviair også med optimering af trafikkoncepter og flyveveje. I den forbindelse blev der i 2022, i samarbejde med Københavns Lufthavn, implementeret nye procedurer ved ind- og udflyvning, der gør det muligt at flyve endnu mere brændstofbesparende.

I 2022 blev det besluttet, at Kongeriget skal overtage kontrollen med det øvre luftrum i Grønland fra Canada og Island. Naviair har i den forbindelse fået til opgave at etablere en kontrolcentral i Grønland, hvorfra flyvekontrol med det øvre grønlandske luftrum skal varetages fra 2031.

Når arbejdet igangsættes, vil muligheden for optimering af flyruter baseret på satellitnavigation blive undersøgt, hvilket kan medføre forkortet rejsetid og reducere brændstofforbrug for de mange fly, der passerer over Grønland.

Naviair fastholder målet om at være en CO<sub>2</sub>-neutral virksomhed i 2030. I 2022 har Naviair derfor vedtaget en investeringsportefølje med energibesparende tiltag, der indledningsvist medfører en CO<sub>2</sub>-reduktion på 70 procent i 2030. Naviair undersøger muligheden for at dække det resterende energiforbrug med vedvarende energi.

Ruslands invasion af Ukraine og den deraf kritiske energi- og forsyningssituation påvirker også Naviairs økonomiske situation. Naviair har foretaget flere energibesparende her-og-nu-tiltag med henblik på at opnå besparelser, og også arbejdet med at udbrede en større ressource- og forbrugsbevidsthed blandt virksomhedens ansatte.

## Naviairs mål

- Være CO<sub>2</sub>-neutral i 2030.
- Klimaneutral (netto-nul) luftfart senest 2050.

## Luftfartens mål

- Indenrigsluftfarten: 100 procent grøn indenrigsluftfart i 2030.
- Udenrigsluftfarten: Minimum 30 procent reduktion i 2030 i forhold til 2017.
- Klimaneutral (netto-nul) luftfart senest 2050.

## Danmarks nationale klimamål:

- 70 procent reduktion af drivhusgasudledningen i 2030.

I rapporten kan du læse mere om, hvordan Naviair bidrager til en bæredygtig luftfartsbranche, og hvilke initiativer Naviair arbejder med for at reducere sin CO<sub>2</sub>-udledning. Du kan også læse om, hvordan Naviair sikrer trivsel blandt vores medarbejdere, samt hvordan der arbejdes med at sikre en mangfoldig køns- og alderssammensætning i Naviair.

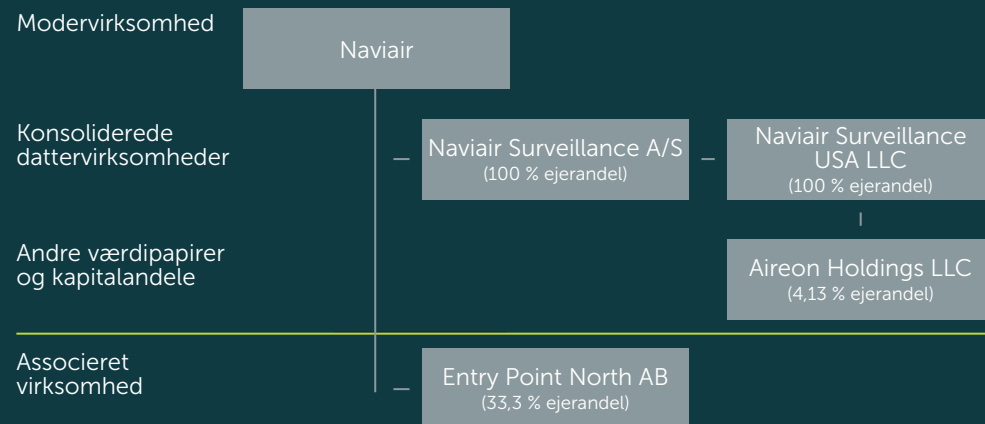
# Virksomhedsoplysninger

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

Naviairs Bæredygtighedsrapport 2022 indeholder virksomhedens redegørelse for samfundsansvar samt relaterede politikker for samfundsansvar og due diligence processer for klima og miljø, medarbejderforhold og sociale forhold, respekt for menneskerettigheder og bekæmpelse af korruption og bestikkelse samt den kønsmæssige sammensætning af den øverste og øvrige ledelse i henhold jf. ÅRL §99a og b. Derudover indeholder rapporten langsigtede mål, handlingsplaner og målsætninger på hvert af de omfattede områder.

## Koncernstruktur

pr. 31. december 2022



# Vores forretning

## 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

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

> Side 8

## Optimering af trafikkoncepter

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

> Side 10

## Samarbejde med kunder og luftfartsbranchen

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

> Side 12

## Et Naviair med fokus på et sundt liv for alle

Naviair har fokus på at sikre og øge vores medarbejdere sundhed og trivsel.

> Side 19

## Et energieffektivt Naviair

Naviair arbejder med at reducere vores eget forbrug, være energieffektive og sikre bæredygtige løsninger.

> Side 15

## Et Naviair med fokus på ligestilling mellem kønnene

Naviair har fokus på vores sociale ansvar og arbejder med ligestilling og diversitet i virksomheden.

> Side 20

## Et Naviair, der tager et socialt ansvar og sikrer anstændige jobs og økonomisk vækst

Naviair har fokus på at være en inkluderende virksomhed for udsatte grupper i samfundet og på at sikre unges tilgængelighed til arbejdsmarkedet.

> Side 21

## Et Naviair, der foretager miljørigtige indkøb

Naviair sikrer, at miljøforhold og bæredygtighed konsekvent tænkes ind og prioriteres ved indkøb og udbud.

> Side 16

## Et Naviair med fokus på et minimalt ressourceforbrug og øget genanvendelse

Naviair reducerer vores samlede ressourceforbrug og understøtter 100 procent genanvendelse af forbrugte ressourcer.

> Side 17

# Et bæredygtigt Naviair

Det er Naviairs målsætning, at vi gennem vores ydelser giver vores kunder det miljømæssigt bedste valg uden at gå på kompromis med sikkerheden.

Naviair bidrager aktivt til en bæredygtig transformation af luftfarten ved at tage medansvar for en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen i luftfartsbranchen. Naviair samarbejder med luftfartsaktører, forskere og søsterorganisationer om en bæredygtig luftfart i Danmark.

Naviair har sat ambitiøse mål, der understøtter målsætningerne i den danske klimalov, og som skal sikre et bæredygtigt Naviair. I 2022 har Naviair gennemført og planlagt nye initiativer med henblik på at opfylde langsigtede mål frem mod 2026 samt målet om at være en CO<sub>2</sub>-neutral virksomhed allerede i 2030.

Naviair vil være frontløbere inden for bæredygtig omstilling af luftfarten og samfundet ved at:

- være CO<sub>2</sub>-neutral i 2030 og bidrage aktivt til, at hele luftfartsektoren er CO<sub>2</sub>-neutral i 2050.
- tage ansvar for at udvikle luftrumsstrukturen og derved bidrage til samfundsøkonomien gennem øget mobilitet og tilgængelighed i Danmark.
- sikre en bæredygtig tankegang hos alle medarbejdere, ved at bæredygtighed konsekvent tænkes ind i Naviairs måde at agere på i indkøb, udbud og kontrakter.
- tage et udvidet socialt ansvar og sikre ligestilling, mangfoldighed og diversitet i hele Naviair.





## Styrket fokus på FN's verdensmål

Naviair har tilrettelagt bæredygtighedsarbejdet inden for FN's 17 verdensmål for en mere økonomisk, social, miljørigtig og bæredygtig verden. Den danske regering har forpligtet Danmark på FN's 17 Verdensmål og har i 2021 udgivet en konkret handlingsplan for, hvordan Danmark skal være med til at indfri målene.

Naviair tager udgangspunkt i regeringens handlingsplan og har organiseret sit arbejde i 3 spor: "Vores Liv", "Vores Planet" og "Vores Samfund" under ledelse af Naviairs sustainability committee.

### "Vores liv"

arbejder med at indfri Verdensmål 3, 5 og 8 og fokuserer således på trivsel, sundhed, mangfoldighed, ligestilling samt inklusion og socialt ansvar.



### "Vores planet"

arbejder med at indfri Verdensmål 7, 12 og 13 samt Naviairs overordnede klimamål om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2030 og fokuserer således på CO<sub>2</sub>-reduktion gennem energioptimering, genbrug og genanvendelse, bygning og renovering samt indkøb og forbrug.



### "Vores samfund"

arbejder med at indfri Verdensmål 9 og 13 samt Naviairs forretningsstrategiske målsætninger i Naviairs strategi og fokuserer således på optimering af infrastruktur, tilgængelighed og operationelle koncepter samt bæredygtig omstilling af luftfarten.



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

Naviairs klimaaftryk beregnes i overensstemmelse med den internationale standard Greenhouse Gas Protocol Initiative (GHG-protokollen).

Naviair rapporterer på sin CO<sub>2</sub>-udledning i GHG-protokolens scope 1, 2 og 3. Naviair anvender CO<sub>2</sub>-regnskabet til at identificere, prioritere og registrere CO<sub>2</sub>-reduktioner for at nå målet om at være en CO<sub>2</sub>-neutral virksomhed i 2030.<sup>1)</sup>

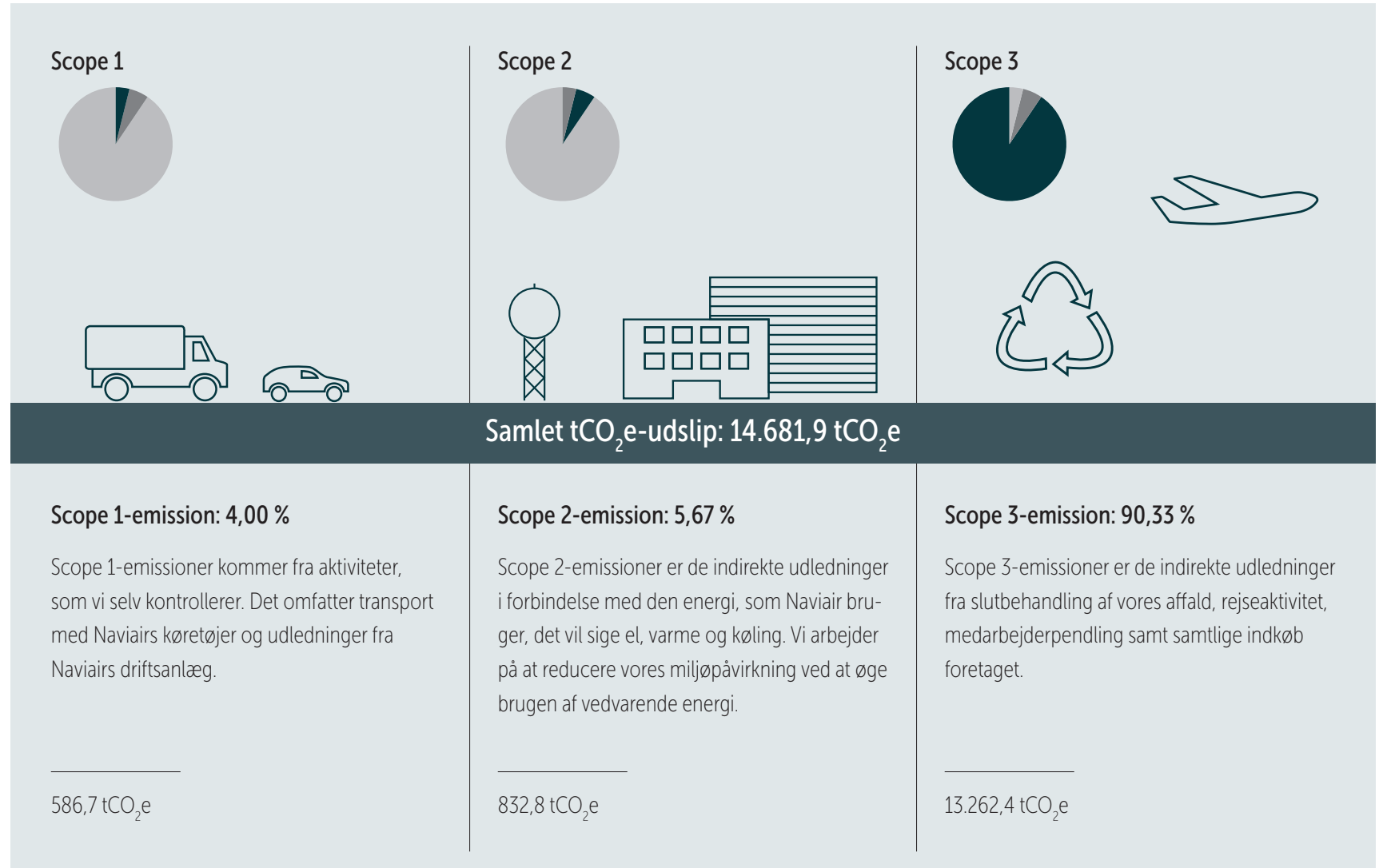
### Naviairs Scope 1 og 2-udledning

Naviair har i 2022 nedbragt CO<sub>2</sub>-aftrykket i scope 1 og 2 med 78,6 ton CO<sub>2</sub> svarende til 5,3 procent i forhold til 2021.

I scope 1 har Naviair reduceret 129,7 ton CO<sub>2</sub> i forhold til 2021 svarende til 18,1 procent. Reduktionen fordeler sig mellem en reduktion på 125,3 ton CO<sub>2</sub> fra naturgas og 4,5 ton CO<sub>2</sub> fra kørsel med Naviairs tjenestebiler. Reduktionen er et resultat af en varmere vinter, en række energisparetiltag som Naviair har gennemført samt et øget brug af hybrid- og eldrevne biler til tjenestekørsler.

På trods af, at Naviair i 2022 har reduceret det samlede strømforbrug med 554,5 MWh i forhold til 2021, så er CO<sub>2</sub>-udledningen i scope 2 steget med 50,7 ton CO<sub>2</sub> svarende til 6,5 procent. Årsagen til dette er, at emissionsfaktoren for den markedsbaserede strøm, Naviair bruger er steget, hvilket resulterer i en højere CO<sub>2</sub>-udledning per forbrugte kWh i 2022 i forhold til 2021.

Kravet om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2030 tager fortsat udgangspunkt i de obligatoriske Scope 1 og 2-emissioner. Det betyder, at Naviair skal neutralisere 1.419,5 ton CO<sub>2</sub>e inden 2030.



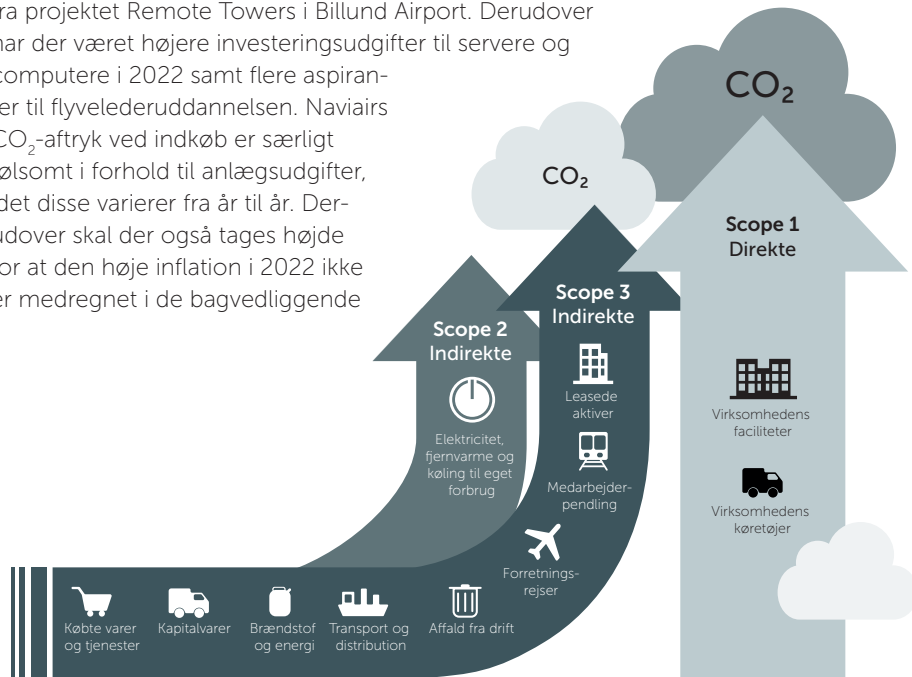
1) Læs mere om metode og kilder for klimaregnskabet sidst i Bæredygtighedsrapport 2022.



### Naviairs scope 3-udledning

Naviair rapporterer fortsat på samtlige CO<sub>2</sub>-emissioner i scope 3 og vi har derfor et overblik over alle CO<sub>2</sub>-udledninger. Dette inkluderer emissioner relateret til hele værdikæden – både "upstream", herunder emissioner relateret til vores leverandørkæde, og "downstream", herunder emissioner forbundet med anvendelse og bortskaffelse af produkter fx forretningsrejser, indkøb af services og produkter, affald og vandforbrug. Naviair også kortlagt medarbejdernes udledning af CO<sub>2</sub> i forbindelse med transport til og fra arbejde.

Naviairs CO<sub>2</sub>-aftryk i scope 3 er i 2022 steget med 23,7 procent i forhold til 2021. Stigningen findes hovedsageligt ved Naviairs indkøb og skyldes højere anlægsudgifter fra projektet Remote Towers i Billund Airport. Derudover har der været højere investeringsudgifter til servere og computere i 2022 samt flere aspiranter til flyvelederuddannelsen. Naviairs CO<sub>2</sub>-aftryk ved indkøb er særligt følsomt i forhold til anlægsudgifter, idet disse varierer fra år til år. Derudover skal der også tages højde for at den høje inflation i 2022 ikke er medregnet i de bagvedliggende



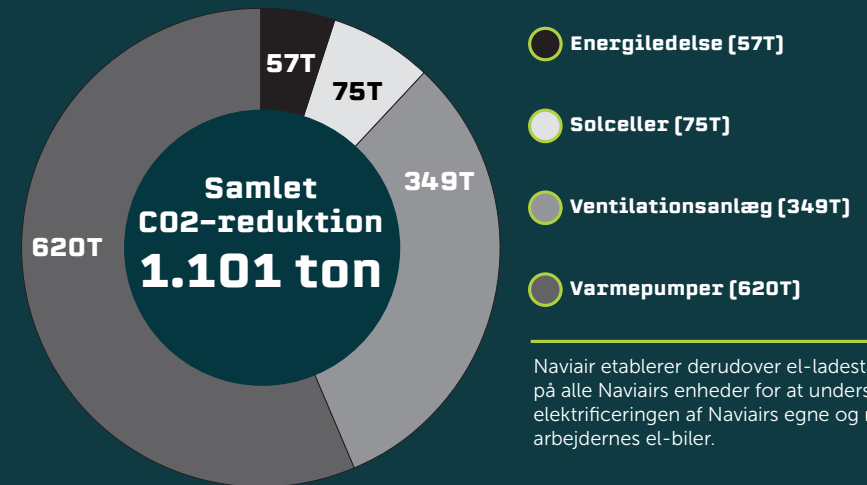
emissionsfaktorer i beregningsmodellen. Det betyder, at de prisstigninger for produkter og serviceydelser, som 2022 har båret præg af medfører en højere CO<sub>2</sub>-udledning ved Naviairs indkøb.

Indkøbsdata viser, at indkøbskategorierne "Electrical machinery and apparatus", "Hotel and restaurant services" samt "post and telecommunication services" udleder en stor mængde CO<sub>2</sub> per krone. I disse produktkategorier, vil Naviair undersøge, hvordan indkøbsmængden kan nedbringes for derigennem at nedbringe Naviairs CO<sub>2</sub>-udledning.

Udover kortlægningen af Naviairs indkøb ses et betydeligt fald i medarbejdernes CO<sub>2</sub>-udledning i forbindelse med transport til og fra arbejde - blandt andet fordi, at Naviair i 2022 fortsat har udviklet vores hybride arbejdsplads. CO<sub>2</sub>-aftrykket fra Naviairs affald er på niveau med 2021, mens der ses en stigning i klimaaftrykket fra flytransport i 2022, idet rejse-restriktioner som følge af COVID-19 blev løftet og udskudte internationale samarbejder blev genoptaget.

### Naviair reducerer CO<sub>2</sub>-udledning med 70 procent frem mod 2030

- Solceller, varmepumper og energioptimering er nogle af de initiativer, der skal være med til at sænke Naviairs CO<sub>2</sub>-udledning frem mod 2030. Derfor har Naviair vedtaget en større projektportefølje, som indeholder en række energioptimerende initiativer, der frem mod 2030 reducerer CO<sub>2</sub>-udledningen med 70 procent årligt i scope 1 og 2 i forhold til 2021, svarende til 1.101 ton CO<sub>2</sub>.
- Projektporteføljen omfatter blandt andet miljø- og energiledelse, energioptimering, indførelse af nye teknologier og en øget egenproduktion af elektricitet via solcelleanlæg.
- Naviair har beregnet investeringen til at være lønsom med en tilbagebetalingstid på 13 år som følge af den opnåede energibesparelse.
- Naviair vil frem mod 2030 undersøge mulighederne for yderligere CO<sub>2</sub>-reduktion, herunder også muligheden for at indkøbe Naviairs resterende energibehov fra vedvarende energikilder i samarbejde med Københavns Lufthavn med henblik på at opnå CO<sub>2</sub>-neutralitet i scope 1 og 2.



Naviair etablerer derudover el-ladestander på alle Naviairs enheder for at understøtte elektrificeringen af Naviairs egne og medarbejdernes el-biler.

# Naviairs bidrag til en bæredygtig luftfartsbranche

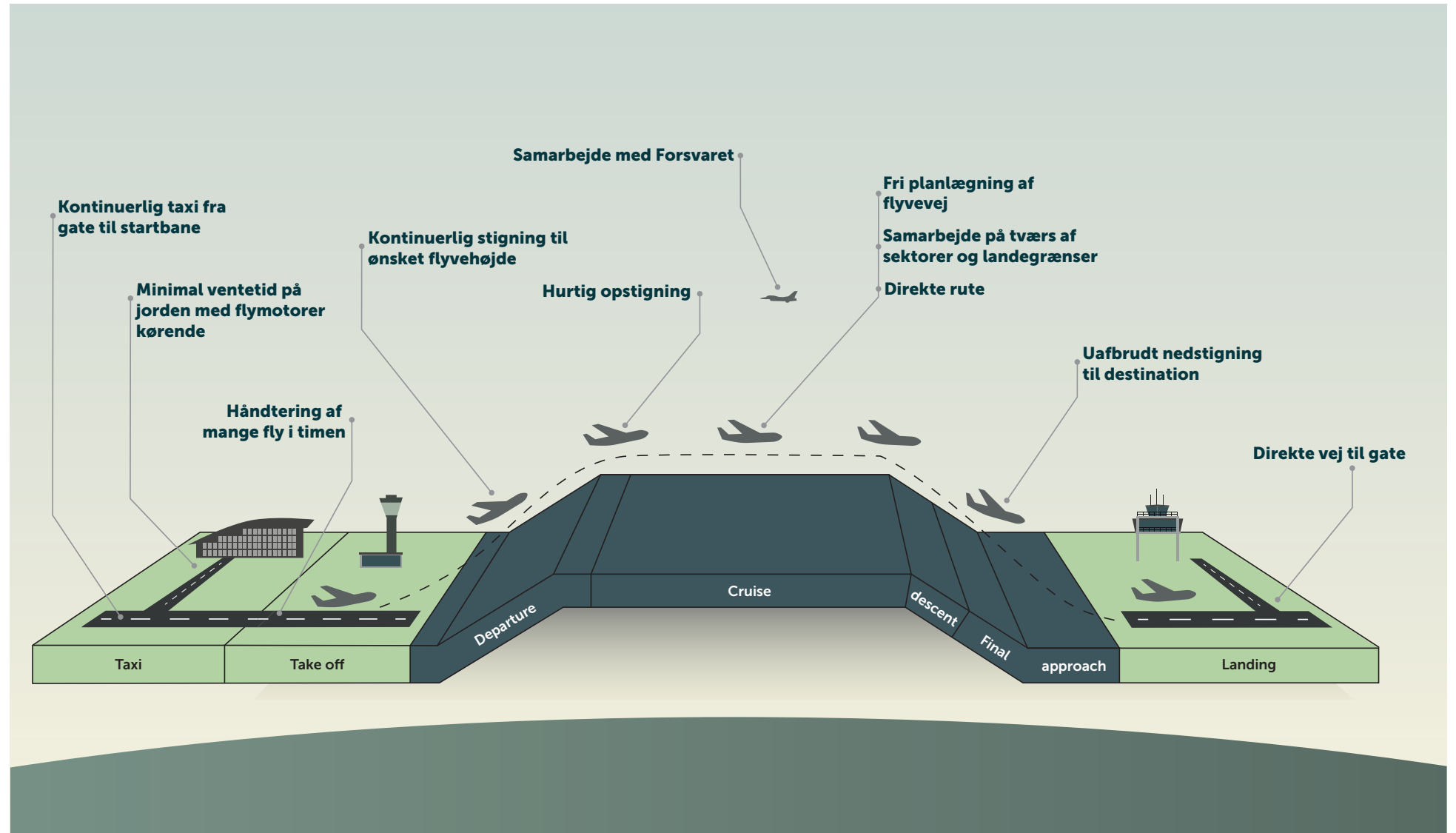
I samarbejde med lufthavne og luftfartsselskaber arbejder Naviair på at minimere luftfartens belastning af klimaet. Det gøres blandt andet ved at etablere flyveledelsesprocedurer, der tilgodeser lufthavnens kapacitet og luftfartsselskabernes ønsker til flyveplanlægning for at kunne reducere deres brændstofforbrug.

Naviair arbejder også på at etablere brændstofbesparende flyveledelsesprocedurer, der går på tværs af de nord-europæiske luftrumsgrenser. Det foregår blandt andet i COOPANS, BOREALIS, CANSO og Single European Sky.

Med udgangspunkt i Dansk Luftfarts Klimaplan, Regeringens Klimaplan samt Eurocontrol og IATA's fælles Flight Efficiency Plan, fortsætter Naviair arbejdet med at udvikle og sikre fleksibel brug af luftrummet globalt gennem:

- Korte ruter, direkte ruteføring mod destinationen og brændstoføkonomiske flyvehøjder.
- Minimal ventetid på jorden med motorer i drift gennem effektiv trafikafvikling på lufthavnene.
- Mulighed for brændstofbesparende indflyvninger til lufthavne, hvor Naviair leverer kontroltjeneste.

På de mest brændstofreducerende indsatsområder er Naviair langt fremme med udviklingen og brugen af nye trafikkoncepter. Det gælder både inden for "Fri planlægning af flyvevej", "Continuous Climb Operations", "Continuous Descent Operations", "Extended Arrival Management" og "Performance Based Navigation".



### Optimering af trafikkoncepter

Naviair påvirker luftfartsselskabernes brændstofforbrug i det omfang, at Naviair er direkte årsag til begrænsninger i kapaciteten eller længere flyveveje, der medfører forsinkelser i luften. Det er derfor vigtigt, at Naviair søger at optimere sine ydelser, så kunderne får mulighed for at flyve sikkert og miljørigtigt på én og samme tid. Derfor har Naviair i 2022 vedtaget en operativ miljøstrategi for initiativer, som skal understøtte luftfartens muligheder for at flyve brændstofbesparende fra gate-to-gate. Naviair vil arbejde på at definere initiativerne yderligere i 2023.

I det dansk-svenske luftrum kan Naviair allerede tilbyde fri planlægning af flyvevej, der medvirker til at reducere luftfartsselskabernes brændstofforbrug og udledning af CO<sub>2</sub>. Naviair deltager aktivt i det internationale samarbejde om at udvide området med fri planlægning af flyvevej. I dag er området udvidet til at omfatte hele det nordiske område. Gennem Borealis – et samarbejde mellem lufttrafikstyrings-selskaberne i Danmark, Sverige, Norge, Finland, Estland, Letland, UK, Irland og Island – har Naviair medvirket til en yderligere udbredelse, så hele det nordeuropæiske område blev endeligt omfattet i 2021. Beregninger fra Eurocontrol i 2017 viser, at fri planlægning af flyvevej i det nordeuropæiske område samlet set har potentiale til at reducere luftfartsselskabernes CO<sub>2</sub>-udledning med 47.000 ton pr. år og 210.000 ton NOX-udledning pr. år. Samtidig vil selskaberne samlet set kunne spare 15.000 ton brændstof pr. år, hvilket er beregnet til at give en årlig besparelse på 158 mio. kr.

Naviair er omfattet af en række krav fra EU, der fastlægges for fem år i såkaldte referenceperioder. For hver referenceperiode aftales der specifikke krav til luftfarten, og Naviair er underlagt blandt andet miljøkrav til trafikafviklingen i dansk luftrum, samt i Københavns ACC og på Københavns Lufthavn.

I referenceperiode 3 (RP3), der løber fra 2020 til 2024, er der for Københavns ACC og Københavns Lufthavn følgende krav:

- Mindre end 0,10 minutters forsinkelse i terminalområdet for ankomende flyvninger til Københavns Lufthavn. Naviair har opfyldt kravet i 2022, da der har været 0,02 minutters forsinkelse pr. ankomst til København.
- Mindre end 0,03 minutters forsinkelse på en route flyvninger i dansk luftrum. Naviair har opfyldt kravet i 2022, da der har været 0,00 minutters forsinkelse pr. flyvning.

Der er fastsat et mål vedrørende miljøpåvirkning (CO<sub>2</sub> udledning fra luftfartøjer) for dansk luftrum:

- Mål for horisontal flight efficiency på maksimalt 1,14 procent afvigelse af flyenes faktisk fløjne rute fra den mest direkte rute gennem dansk luftrum. Naviair har ikke opfyldt kravet i 2022, da der har været 1,23 procent afvigelse i gennemsnit fra den direkte rute gennem dansk luftrum. Det vil sige, at 98,77 procent af alle flyvninger i dansk luftrum flyver den mest direkte rute, hvilket placerer Danmark som nummer to i Europa.

Ud over RP3's målsætninger, har Naviair i 2022 undersøgt, om vi skal opstille mål for:

- Antallet af starter ud af Københavns Lufthavn, der har en uafbrudt stigning til den ønskede flyvehøjde sammenlignet med det totale antal starter.
- Antallet af ankomster til Københavns Lufthavn, der har en uafbrudt nedstigning til lufthavnen sammenlignet med det totale antal ankomster.
- Hvor mange ekstra minutters flyvetid, der bruges i terminalankomstområdet under anflyvning til lufthavnen i forhold til den mest direkte rute.

D. Hvor mange ekstra minutters, der bruges på taxi ud til startbanen i forhold til den mest direkte rute.

- Hvor mange ekstra kilometer er den faktiske fløjne rute for et fly i forhold til den mest direkte rute, der kan planlægges efter.

Registreringen skal anvendes sammen med Naviairs kunder til at analysere potentielle områder, hvor vi kan bidrage til at sænke vores kunders klimaaftryk. I 2022 påbegyndte Naviair indsamling af data for mål E med henblik



Kilde: ansperformance.eu

på at analysere disse data for at kunne definere, hvorledes Naviair kan leve op til det konkrete mål for Danmark. Naviairs data peger på, at vi er tæt på EU målet, men at vi er over det nationale mål for dansk luftrum (EKDK FIR). Naviair vil derfor analysere årsagerne til dette for de 10 ruter, hvor overskridelsen af vores nationale mål er størst.

Naviair vil i Q1 2023 starte en dataindsamling af mål A, B og C med henblik på at lave en lignende analyse.



### Blandt de bedste i Europa

Luftfartens overordnede mål er at være en CO<sub>2</sub>-neutral branche i 2050. For at opnå dette bidrager Naviair ved at understøtte, at flyene kan flyve så brændstofbesparende som muligt. Naviairs arbejde med at optimere trafikkoncepter og flyveje, har givet gode resultater, særligt i forhold til andelen af fly, der opnår "Continuous Climb Operations". I 2022 fløj 87,2 procent af de afgående fly ud af Københavns Lufthavn således direkte til den ønskede flyvehøjde i én lang kontinuerlig stigning, hvilket betyder, at de opnåede den mest direkte og dermed brændstofbesparende ruteføring til destinationen.

I et samarbejde med Københavns Lufthavn har Naviair indført "Performance Based Navigation" (PBN), der blandt andet har til formål at reducere brændstofforbruget og dermed flyenes CO<sub>2</sub>-udledning. Med Performance Based Navigation får piloterne en større forudsigelighed, da det giver dem mulighed for at følge en i forvejen planlagt rute. Det betyder, at flyene kan blive længere tid i den højde, hvor de forbruger mindst brændstof, inden de påbegynder nedstigning til Københavns Lufthavn. Nedstigningen kan endvidere foretages uafbrudt "ved tomgang", hvilket reducerer brugen af motorer, sparer brændstof og dermed reducerer flyenes CO<sub>2</sub>-udledning.

Når det gælder brændstofbesparende anflyvninger, ligger Københavns Lufthavn allerede på en tredjeplads over lufthavne i Europa, da ca. 50 procent af de landende fly i dag opnår "Continuous Descent Operations". Med indførelsen af PBN forventer Naviair, at endnu flere fly opnår grønne anflyvninger, når de lander i Københavns Lufthavn.

### Succesfuldt Borealis-GREEN-samarbejde fortsætter i 2023

Miljøeksperter fra Borealis-medlemslandene, inklusive Naviair har sammen med Thales søgt funding til projektet CONCERTO gennem SESAR-3 Horizon Call 2020.

Formålet med CONCERTO-projektet er at understøtte lufttrafikstyringsselskabernes muligheder for yderligere at reducere luftfartsselskabernes CO<sub>2</sub>-udledning og at minimere non-CO<sub>2</sub> effekters klimapåvirkning.

### Verdensomspændende indsats for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissioner

Globalt medvirker Naviair via sit medejerskab af Aireon til betydelige fremtidige reduktioner i udledningen af CO<sub>2</sub>. Med Aireons satellitbaserede overvågning får alle lufttrafikstyringsselskaber adgang til overvågning af flytrafikken over hele kloden. Det betyder, at effektiviteten i udnyttelsen af luftrummet kan øges og giver mulighed for, at luftfartsselskaber kan planlægge med en langt mere brændstofbesparende flyvning i områder, hvor der ikke er radardækning.

NAV Canada har gennemført en beregning, der viser, at der er betydelige økonomiske og miljømæssige gevinster at hente. Globalt vil flere end 900.000 interkontinentale flyvninger årligt få fordele af satellitovervågningen. Det vil potentielt kunne medføre en årlig reduktion af drivhusgasser i CO<sub>2</sub>-ækvivalenter på mere end 10 mio. ton og besparelser på brændstof på over 1 mia. dkk.

## Samarbejde med kunder og luftfartsbranchen

Naviair bidrager til Dansk Luftfarts overordnede klimavision om en 100 procent grøn indenrigsflyvning i 2030. Det er en vision, som kræver en stor indsats på tværs af alle virksomheder, der opererer i og rundt om luftrafikken, herunder luftfartsselskaber, groundhandlere, forpagtere og ikke mindst Naviair.

Derudover indgår Naviair gennem vores brancheorganisation, CANSO, i forskellige tværfaglige projekter fx Environmental Working Group, der udvikler og arbejder med nye koncepter inden for bæredygtig trafikafvikling på tværs af europæiske landegrænser.

### En samlet luftfartsbranche om fælles mål og en konkret plan

Naviair er medlem af et af Regeringens Klimapartnerskaber, Luftfartens Klimapartnerskab, der skal sikre en mere bæredygtig luftfart. Naviair har løbende bidraget med at udarbejde konkrete reduktionstiltag og har sammen med Luftfartens klimapartnerskab udarbejdet en konkret sektorkøreplan, der skal gøre Danmark til en førende aktør inden for bæredygtig omstilling af luftfarten ved at skabe et marked for CO<sub>2</sub>-neutralt flybrændstof ved hjælp af biogas, strøm fra vindmøller og CO<sub>2</sub>-fangst.

Arbejdet fortsætter i 2023, og det er fortsat Naviairs mål at bidrage med viden, kompetencer og fælles løsninger til opfyldelse af luftbranchens målsætning om at være klimaneutral i 2050.

### Naviair med i omfattende europæisk initiativ for bæredygtighed i luftfarten

Naviair har bidraget til udformningen af en ny plan som skal sikre at europæisk luftfart bliver CO<sub>2</sub>-neutral i 2050. Planen hedder "Destination 2050", og bag den står en række af de største luftfartsorganisationer i Europa. Målet om at gøre europæisk luftfart CO<sub>2</sub>-neutral fra 2050 skal gennemføres via en række fælles initiativer, som størstedelen af Europas luftfartsaktører bakker op omkring. Det gælder først og fremmest:

- Forbedringer i fly- og motor-teknologier som kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningerne med 37 procent.
- Brug af bæredygtige brændstoftyper (SAF) som kan føre til reduktioner på 34 procent.
- Indførelse af økonomiske tiltag som kan føre til reduktioner på 8 procent.
- Forbedringer i luftrafikstyringen og flyoperationerne som kan føre til reduktioner på 6 procent.

### Luftfartens klimapartnerskabs sektorkøreplan er bygget op om fire helt centrale initiativer, som skal sikre bæredygtig omstilling af luftfarten:

- Luftfartens Klimafond skal etableres og sikre branchens egen finansiering af omstillingen og at branchen opnår klimamålene.
- Der skal sættes fart på tilgængeligheden af bæredygtigt flybrændstof.
- Nationale handlingsplaner for biogas, grøn strøm og kulstoffangst til produktion af bæredygtigt brændstof i Danmark.
- Danmark skal arbejde for en international emissionsbaseret afgift og en mere effektiv anvendelse af luftrummet i Europa.



### Samarbejde med Københavns Lufthavn

I alle lufthavne, hvor Naviair afvikler trafikken, er der fastsat krav om støjrestriktioner, som sikrer omgivelserne imod unødvendige støjgener fra luftfarten. Naviair afvikler lufttrafikken under størst mulig hensyntagen til både sikkerhed og restriktioner og medvirker aktivt til at nedbringe støjen i og omkring lufthavnene ved at anvende de mest hensigtsmæssige trafikprocedurer.

I 2022 har Naviair sammen med CPH fortsat fokuseret på:

- Nabokommunikation og miljøet omkring lufthavnene.
- Arbejdet på at mindske eksponeringen af de ultrafine og farlige partikler over for personalet, der arbejder i Københavns Lufthavn.

I 2022 har Naviair fortsat arbejdet fra 2021 med:

- Kampagner med fokus på tomgangsregulativet for køretøjer og brug af APU.
- "Single Engine Taxi".
- Udfasning af dieselmotorkøretøjer for at nedbringe antallet af ultrafine partikler på forpladsen.
- Tilbud om åndedrætsværn.
- Luftkvalitetsinformationssystem; et modelleringsværktøj, som både kan bidrage med CO<sub>2</sub>-opgørelse for lufthavnen og modellere, hvordan luftkvaliteten vil være under forskellige vejrforhold.

### Fremtidens standplads og smarte energiløsninger

I samarbejde med Teknologisk Institut og 14 andre europæiske partnere har et konsortium ledet af CPH i 2020 vundet et EU-udbud om at skabe fremtidens bæredygtige lufthavn. Naviair indgår i samarbejdet om at udvikle og demonstrere konkrete løsninger og eksempler på, hvordan lufthavne kan indrettes helt uden CO<sub>2</sub>-udledninger, herunder levere infrastruktur til CO<sub>2</sub>-neutrale fly. Resultaterne skal inspirere hele Europa, og Naviair forudser, at resultaterne kan udbredes til de øvrige lufthavne, hvor Naviair opererer.

Projektet er betegnet ALIGHT (a lighthouse for the introduction of sustainable aviation solutions for the future), og skal sikre udviklingen af løsninger på to helt overordnede udfordringer: Den ene del handler om drift og logistik for håndtering af biobrændstoffer til fly i den operationelle sammenhæng, herunder indkøb, blanding, brændstofpåfyldning, kvalitetskontrol og sikkerhedsprocesser. Den anden del handler om smarte energiløsninger til den øvrige lufthavnsdrift, herunder øget egenproduktion af vedvarende energi, energilagring og elektrificering.

Som en del af projektet, vil der blive udviklet en designmanual for fremtidens standplads med understøttelse af bæredygtige drivmidler til flyene såsom el og brint. Naviair bidrager aktivt i arbejdet omkring "Fremtidens Standplads" samt i delen omkring smarte energiløsninger på tværs af lufthavnen, hvor Naviairhuset og Tower Syd ligger.





## Naviairs direkte klimapåvirkning

Naviair ejer bygningskomplekser i tilknytning til Københavns Lufthavn, der rummer administration, kontrolcentral og kontroltårne. Naviair kontrollerer derudover bygningsfaciliteters udslipskilder i Aalborg, Billund, Roskilde samt i Grønland og på Færøerne. Naviair driver infrastrukturen, der understøtter lufttrafikstyringen, heriblandt radarer, luftfartssystemer og anlæg, der kræver energi til både drift og køling året rundt.

Naviairs klimaaftryk stammer fra drift og etablering af dette og fra forbruget af energi, indkøb og vedligehold samt bortskaffelse af affald og udtjente produkter. Det er Naviairs mål at mindske både klimapåvirkning og energiforbrug mest muligt.

### Vores 3 fokusområder

- Et energieffektivt Naviair.
- Et Naviair, der foretager miljørigtige indkøb.
- Et Naviair med fokus på minimalt ressourceforbrug og genanvendelse.



## Et energieffektivt Naviair



**Verdensmål 7:** Vi vil bidrage til at indfri FN's Verdensmål 7: "Bæredygtig energi" ved at nedbringe vores energiforbrug og benytte grønne energikilder.



**Verdensmål 13:** Vi vil hjælpe hele sektoren ved at gøre Naviair CO<sub>2</sub>-neutral.

### Ambition

Grøn el er en af løsningerne på klimaudfordringerne. Derfor har Naviair fokus på at sikre en effektiv forbrugsplanlægning og på at være med til at skabe muligheder for nye lagringsteknologier på Naviairs lokationer.

Naviair vil udforske potentialet for elektrificering i form af for eksempel el til varmepumper og infrastruktur til elbiler som erstatning for fossile brændsler samt nedbringe vores energiforbrug og øge andelen af vedvarende energi i vores faciliteter og til tekniske installationer.

### Mål og fremdrift for 2022

Naviair har i 2022 vedtaget en bæredygtighedshandlingsplan for at opnå målsætningen om at være en CO<sub>2</sub>-neutral virksomhed i scope 1 og 2 i 2030. Hovedfokus i planen er blandt andet at være mere selvforsynende af el og varme, etablere allokerede ressourcer i organisationen til at arbejde med energiledelse samt at undersøge mulighederne for at købe vedvarende energi.

Naviair har i 2022 også etableret 19 ladestandere på vores provinsenheder, så der i dag er 43 ladestandere fordelt på alle Naviairs enheder.

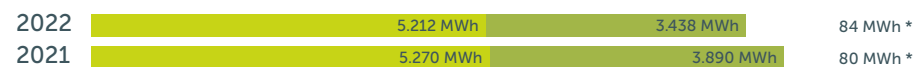
### Naviairs udvikling og vision for 2030

I 2023 vil Naviair etablere solcelleanlæg, der forventes at øge egenproduktionen af el til 202 MWh årligt fra 2024, igangsætte energioptimering af vores komfortventilationsanlæg og igangsætte etablering af varmepumper, der udnytter spildvarmen fra vores serverrum.

Naviairs aktiviteter i 2023 skal understøtte visionen om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2030, hvor Naviair vil have opnået følgende:

- Øget egenproduktion af el til 12 procent af Naviairs samlede forbrug i Naviairhuset og Tower Syd i forhold til 2019.
- Energoptimering af komfortventilationsanlæg svarende til en CO<sub>2</sub>-reduktion på 271 ton pr. år.
- Udnyttelse af spildvarme fra serverrum til opvarmning af Naviairhuset via varmepumper for at opnå en reduktion i brugen af gas på 75 procent.
- Etablering af lade-infrastruktur til Naviairs tjenestebiler og medarbejdernes private biler.
- Etablering af køleanlæg, der kun indeholder naturlige kølemidler.

### Naviairs energiforbrug i Kastrup (Naviairhuset, TwR-syd og radarer).



■ Elforbrug ■ Varmeforbrug \* Andel af el produceret af solceller

Mål og fremdrift	
Mål for 2022	Resultat i 2022
Naviair vil tilstræbe at øge andelen af energiproduktion fra solcelleanlæg i 2022 til at dække minimum 5 procent af Naviairs elforbrug i forhold til 2015.	I 2022 dækkede andelen af Naviairs energiproduktion fra solcelleanlæg 1,3 procent af elforbruget i forhold til 2015. Målet er ikke nået, da opsætningen af nye solceller er udskudt til 2023 på grund af krisen i luftfartsbranchen og de heraf afledte økonomiske konsekvenser.
I forbindelse med udskiftningen af køleanlæg skal disse indeholde et naturligt kølemiddel, som har ingen eller ubetydelig ozonlags- og drivhuseffekt.	Naviair har i 2022 igangsat udskiftningen af to køleanlæg i Tower Syd til nye køleanlæg, der indeholder et naturligt kølemiddel, som har ingen, eller ubetydelig ozonlags- og drivhuseffekt.
Naviair vil forbedre "forbrugskulturen" ved at synliggøre energiforbruget i Naviair.	I 2022 har Naviair synliggjort vores el- og varmeforbrug for medarbejderne. Naviair forventer, at det udbreder en større ressource- og forbrugsbevidsthed blandt Naviairs ansatte.

### Naviair deltager i Innovationsfundsstøttet projekt om Cool-data

Naviair indgår i projektet Cool Data, der har til formål at udvikle et fleksibelt køle- og lagringssystem styret af kunstig intelligens. Systemet lagrer grøn energi, når der er mere, end Naviair kan bruge i Naviairhuset, og systemet sikrer samtidig, at overskudsvarme fra Naviairs servere kan udnyttes til fjernvarme.

Målet er at reducere Naviairs datacentres CO<sub>2</sub>-udledning og samtidig udnytte energien fra datacentrene og serverrum i det øvrige energisystem. Projektfasen afsluttes medio 2023, og installationsarbejdet samt efterfølgende idriftsættelse forventes ultimo 2026.

## Et Naviair, der foretager miljørigtige indkøb



### Verdensmål 12

Naviair vil bidrage til at indfri FN's Verdensmål 12: "Ansvarligt forbrug og produktion". FN's Verdensmål 12 understreger specifikt sammenhængen mellem bæredygtig udvikling og offentlige indkøb. Målet handler om at sikre bæredygtigt forbrug – herunder fremme praksis for bæredygtige offentlige indkøb i delmål 12.7.

### Ambition

Naviair påtager sig et medansvar for en bæredygtig udvikling. Naviair sikrer, at miljøforhold og bæredygtighed konsekvent tænkes ind og prioriteres ved indkøb og udbud. Derfor vil Naviair gennem indkøbsprocesser udnytte indkøbsvolumen til at understøtte en bæredygtig omstilling ved at stille miljøkrav og krav til indfrielse af verdensmålene i forbindelse med indkøb og udbud.

Naviair har en indkøbsstrategi, som bidrager til at støtte den miljørigtige del af markedet. Under hensyn til pris og kvalitet køber Naviair derfor de produkter og serviceydelser, som i deres livscyklus – fra råvarer til produktion, brug, bortskaffelse og recirkulering – er mest miljørigtige.

### Naviairs udvikling og vision 2026

Naviair vil i 2023 undersøge muligheden for at opstille reduktionsmål for scope 3, der er i overensstemmelse med Parisaftalens klimareduktionsmål. Derudover vil Naviair udarbejde en complianceproces på baggrund af vores miljøkriterier og foretage en systematisk opfølgning på vores nuværende leverandørers miljødokumentation.

Naviairs aktiviteter i 2023 skal understøtte visionen for 2026, hvor Naviair vil have opnået følgende:

- En CO<sub>2</sub>-reduktion på minimum 40 procent i 2026 i forhold til 2020 for GHG-protokollens Scope 3.
- At Naviair handler hos de mest bæredygtige leverandører, der tager et ansvar for indfrielse af verdensmålene.

Mål og fremdrift	
Mål for 2022	Resultat i 2022
Naviair vil kortlægge sit klimaaftryk på alle indkøb for produktkategorier og brancher og udvælge indsatsområder, hvor klimaaftrykket skal nedbringes.	Naviair har på grund af en upræcis udregningsmodel for CO <sub>2</sub> -udledning i indkøbskategorien ikke fastlagt reduktionsmål for udvalgte indkøbskategorier.
Naviair vil fastsætte mål for nedbringelse af Scope 3-emissioner gældende fra 2023.	Naviair har på grund af en upræcis udregningsmodel for CO <sub>2</sub> -udledning i størstedelen af scope 3 ikke fastsat reduktionsmål gældende fra 2023.
Naviair vil fortsat prioritere valg af leverandører, der er miljøcertificerede samt prioritere indkøb af de produkter og serviceydelser, som i deres livscyklus – fra råvarer til produktion, brug, bortskaffelse og recirkulering – er mest miljørigtige.	Ved genforhandlinger og valg af nye leverandører i 2022 har Naviair prioriteret hensynet til bæredygtigheds- og miljøkriterier, som er inddraget på lige fod med pris og kvalitet.
Naviair vil foretage en systematisk opfølgning på leverandørernes dokumentation ud fra vores fastsatte miljøkriterier.	I 2022 har Naviair tilført ressourcer, der skal udarbejde en compliance proces på vores leverandører ud fra Naviairs miljøkriterier.
Naviair vil stille krav til leverandører om dokumentation for, hvordan de er med til at indfri FN's Verdensmål 13, 14 og 15.	Naviair har stillet krav, der vedrører verdensmålene 13, 14 og 15 i forbindelse med de aftaler, som er indgået fra Naviairs centrale indkøbsfunktion.



## Et Naviair med fokus på et minimalt ressourceforbrug og øget genanvendelse



**Verdensmål 12**  
Vi vil bidrage til at indfri FN's Verdensmål 12: "Ansvarligt forbrug og produktion" ved at reducere Naviairs samlede ressourceforbrug og understøtte genanvendelse af forbrugte ressourcer.

### Ambition

Naviair vil reducere sit samlede ressourceforbrug og understøtte genanvendelse af forbrugte ressourcer. Naviair har processer for affaldshåndtering samt genanvendelse.

Naviair har en rolle i forhold til egne indkøb og indgår leverandøraftaler med virksomheder, der ønsker at tage ansvar for en fremtid med en bedre udnyttelse af ressourcerne.

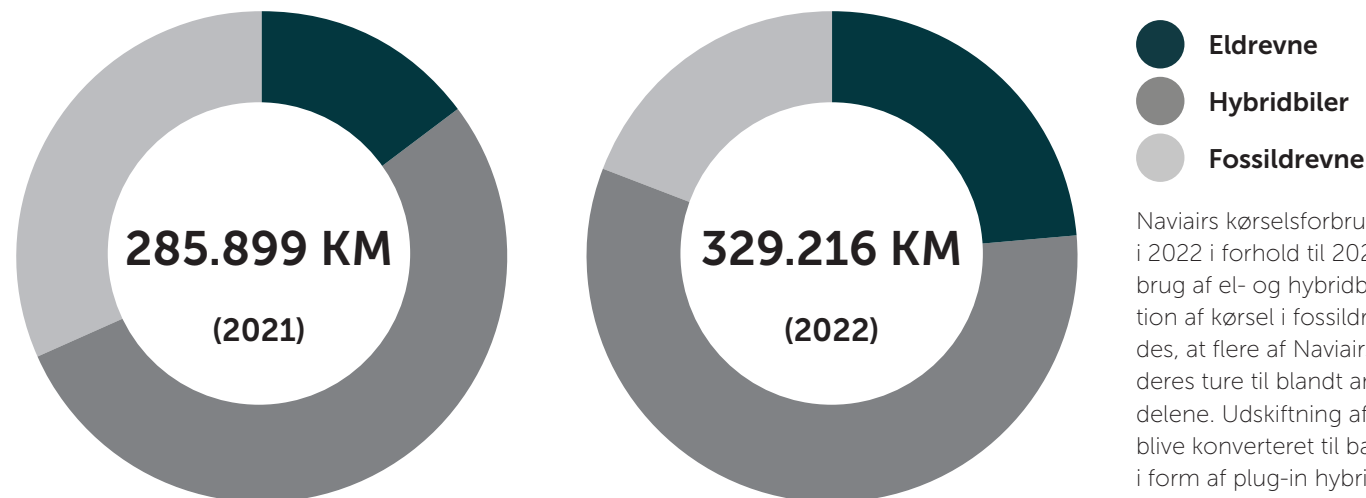
### Naviairs udvikling og vision 2026

Naviair vil i 2023 øge andelen af elbiler i bilflåden. Naviair vil også holde vores kantineleverandørs CO<sub>2</sub>-aftryk på madforbrug på under 2,5 kilo CO<sub>2</sub> pr. kilo mad samt undersøge mulighederne for at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen på madforbruget yderligere. Derudover vil Naviair undersøge muligheden for yderligere at samle vores leveringer for at reducere klimaaftrykket og kørsler fra vores leverandører.

Naviairs aktiviteter i 2023 skal understøtte visionen for 2026, hvor Naviair vil have opnået følgende:

- Reduktion af Naviairs bilflådes brændstofforbrug med 40 procent i forhold til 2021.
- Reduktion af rejseforbruget (tjenesterejser og hotelovernatninger) med 40 procent i forhold til 2019 <sup>2)</sup>
- Et Naviair, der handler mindre ind, forbruger mindre og giver nyt liv i stedet for at smide ud.

### Naviairs kørselsforbrug



Naviairs kørselsforbrug er steget med 15,5 procent i 2022 i forhold til 2021 – dog ved et markant øget brug af el- og hybridbiler samt en tilsvarende reduktion af kørsel i fossildrevne biler. Denne stigning skyldes, at flere af Naviairs medarbejdere har genoptaget deres ture til blandt andet Sverige og mellem landdelene. Udskiftning af Naviairs bilpark vil løbende blive konverteret til bæredygtige alternativer – enten i form af plug-in hybridbiler eller biler, der kører på el.

2) Naviairs rejseforbrug er i 2022 reduceret med 56 % ift. 2019. Målet justeres til en reduktion af rejseforbrug på 40 % ift. 2019 pga. forventning om øget rejseaktivitet ifm. etablering af en kontrolcentral i Grønland.

### Mål og fremdrift

Mål for 2022	Resultat i 2022
Naviair vil fokusere på at optimere sin affaldshåndtering i henhold til de øgede krav i affaldsreglementet, der træder i kraft i 2022.	Naviair har optimeret vores affaldshåndtering, så den dækker de øgede krav i henhold til affaldsreglementet, der trådte i kraft i 2022.
Naviair vil fortsat sikre, at andelen af genanvendelse af udtjente produkter øges enten ved videresalg eller ved aftaler med virksomheder, der genbruger, nyttiggør eller bortskaffer på den mest miljørigtige måde.	Naviair har foretaget en større sortering af vores udtjente møbler og produkter med henblik på at disse skal genanvendes ved videresalg, genbrug eller bortskaffes miljørigtigt.
Naviair vil udarbejde en digital strategi for blandt andet at fastholde det lave printforbrug trods tilbagevendende fremmøde i Naviair.	Naviairs printforbrug var i 2022 på 572.228 print. Det er dermed steget med 7,15 procent i forhold til 2021. Naviair har en forventning om, at det skyldes et større fremmøde blandt vores medarbejdere.
Naviair vil reducere transport mellem tjenestesteder og rejse mindre til møder i udlandet gennem øget digitalisering og ved kontinuerligt fokus på at udvikle den hybride arbejdsplads.	Naviairs kørselsforbrug er i 2022 steget med 15,5 procent – dog ved øget brug af el- og hybridbiler. Naviairs rejseforbrug er reduceret med 56 procent i forhold til senest sammenlignelige år (2019).

### Kantinenes CO<sub>2</sub>-aftryk på madforbrug reduceret med 28 procent

Naviair har i tæt samarbejde med vores kantineleverandør reduceret CO<sub>2</sub>-aftrykket i 2022 på madforbrug med 28 procent i forhold til 2021, svarende til en reduktion på 73 ton CO<sub>2</sub>. Naviair har dermed opnået det langsigtede mål om en CO<sub>2</sub>-reduktion på 10 procent på vores kantineleverandørs madforbrug i forhold til 2021. CO<sub>2</sub>-reduktionen på kantinenes madforbrug er realiseret gennem mindre forbrug af oksekød samt et fokus på forbrug af mere bæredygtige fødevarer.



# Et Naviair i balance

Naviair tror på, at medarbejdere i balance giver et Naviair i balance.

I 2022 har Naviair prioriteret særligt tre områder, for at sikre et "Naviair i Balance". Ligestilling mellem kønnene, sundhed samt social ansvarlighed er de områder, hvor Naviair kan gøre en vigtig forskel. Derfor har Naviair arbejdet aktivt med de tre områder, og indsatsen fortsættes for at opnå de langsigtede målsætninger frem mod 2026.

Derudover har Naviair fortsat ledelsesprogrammet "Sammen om Ledelse", hvor fokus har været på at udvikle ledergruppen sammen – men også styrke og støtte vores ledere i deres lederrolle.

## Naviairs personalepolitik

Naviairs personalepolitik og andre retningslinjer danner fortsat rammen om den nødvendige ledelse af og klarhed i forhold til ansvar, roller, procedurer og forankring. Efterlevelse af gældende national og international lovgivning og overenskomster i forhold til fx menneskerettigheder, GDPR, konventioner og ligestillingsloven sikrer desuden, at Naviair er compliant på disse områder.





## Et Naviair med fokus på et sundt liv for alle



**Verdensmål 3: Naviair har fokus på at indfri FN's Verdensmål 3 "Sundhed og Trivsel" ved at sikre en høj trivsel, sundhed**

### Ambition

Naviair vil sikre et sundt liv for alle medarbejdere og fremme trivsel for alle arbejdsgrupper. I Naviair ved vi, at arbejdspladsen spiller en stor rolle for menneskers sundhed og trivsel – og som en del af fokus på arbejdsmiljø, er det vigtigt for Naviair at øge sundheden hos medarbejderne og forebygge fravær, mistrivsel, uhensigtsmæssig fysisk og psykisk belastning med videre. Alt sammen for at sikre at Naviairs medarbejdere er sunde og oplever at have en god livsbalance.

Når trivsel og arbejdsglæde er høj, bidrager det til at styrke Naviairs fundament og løfte præstationerne. Når Naviairs medarbejdere trives og er sunde, bliver Naviairs

opgaver løst bedre og mere effektivt, samtidig med at medarbejderne i fællesskab skaber en mere attraktiv arbejdsplads, som andre gerne vil være en del af.

### Naviairs udvikling og vision 2026

Naviair vil i 2023 fastholde og udbygge opmærksomheden på fysisk og mental sundhed blandt medarbejderne samt sikre, at Naviairs hybride arbejdsplads videreudvikles.

Naviairs aktiviteter i 2023 skal understøtte visionen for 2026, hvor Naviair vil have opnået følgende:

- En arbejdslyst på højere niveau end det niveau, Naviair havde før COVID-19-krisen.
- Minimering af sygefraværet til max. 6,5 dage (inklusive langtidssygdom) / 4,5 dage (eksklusive langtidssygdom) i gennemsnit pr. medarbejder.
- En funktionsdygtig, hybrid arbejdsplads med de rette digitale og ledelsesmæssige redskaber samt medarbejdere, der er eksperter i det digitale arbejdsliv.
- Undersøgt og besluttet om Naviair skal være en røgfri arbejdsplads.

### Naviair som hybrid arbejdsplads øger trivsel

Naviair understøtter det digitale arbejdsliv og bygger videre på de gode erfaringer fra COVID-19-krisen. De forskellige teams og funktioner finder løsninger, der passer til deres arbejdsmønstre. Naviair prioriterer at være på forkant med tekniske løsninger til understøttelse af den hybride arbejdsplads.

Naviair ser hjemmearbejde som en mulighed for, at Naviairs medarbejdere kan reducere transporttid og samtidig opnå mere fleksibilitet i arbejdsplanlægningen og dermed bedre muligheder for at få "det hele liv" til at gå op i en højere enhed. Det er samtidig også vigtigt for Naviair, at have sammenhængskraft, leverancer og høj resultatskabelse i centrum. Naviair fastsætter derfor kun få centrale rammer for hjemmearbejdet, så de lokale behov kan tilgodeses.

Det betyder, at Naviairs medarbejdere i 2023 fortsat arbejder mere hybridt, og at vi løbende har trænet i at facilitere de processer, hvor nogen er fysisk sammen, og andre kobler sig på hjemmefra, fra Naviairs provinsenheder eller udlandet. Målet er, at Naviairs medarbejdere opnår en bedre balance mellem privat og arbejdsliv.

### Mål og fremdrift

Mål for 2022	Resultat i 2022
Naviair vil opnå et arbejdslystindeks på 65 i 2022 (mod 58 i 2021).	Naviair opnåede i 2022 et samlet arbejdslystindeks på 71.
Naviair vil lave awareness-kampagner for Pleazer og Falck Health Care, så opmærksomheden på Naviairs tilbud til medarbejderne øges.	Naviair har i 2022 gennemført awareness-kampagner for Falck Healthcare og Pleaz.
Naviair vil i slutningen af 2022 have opnået en stigning på 50 procent i antallet af tilmeldte medarbejdere til Falck Health Care.	Naviair har i 2022 opnået en stigning på 52 procent i antallet af tilmeldte medarbejdere til Falck Healthcare.
Naviair vil i slutningen af 2022 have 200 medarbejdere tilmeldt til Pleaz. (mod 45 i 2021) tilmeldte til Pleaz.	Naviair har i 2022 opnået en stigning på 85 tilmeldte medarbejdere til Pleaz.
Naviair vil tilbyde måling af fysisk sundhed.	Naviairs medarbejdere har mulighed for at få foretaget måling og kropsanalyse (BMI, fedtprocent og metabolisk alder) i Naviairhuset.
Naviair vil sikre, at vi videreudvikler vores hybride arbejdsplads.	Naviair har løbende arbejdet med at sikre, at vores medarbejdere og ledere har de rette IT-værktøjer til at understøtte det hybride arbejdsliv.



## Et Naviair med fokus på ligestilling mellem kønnene



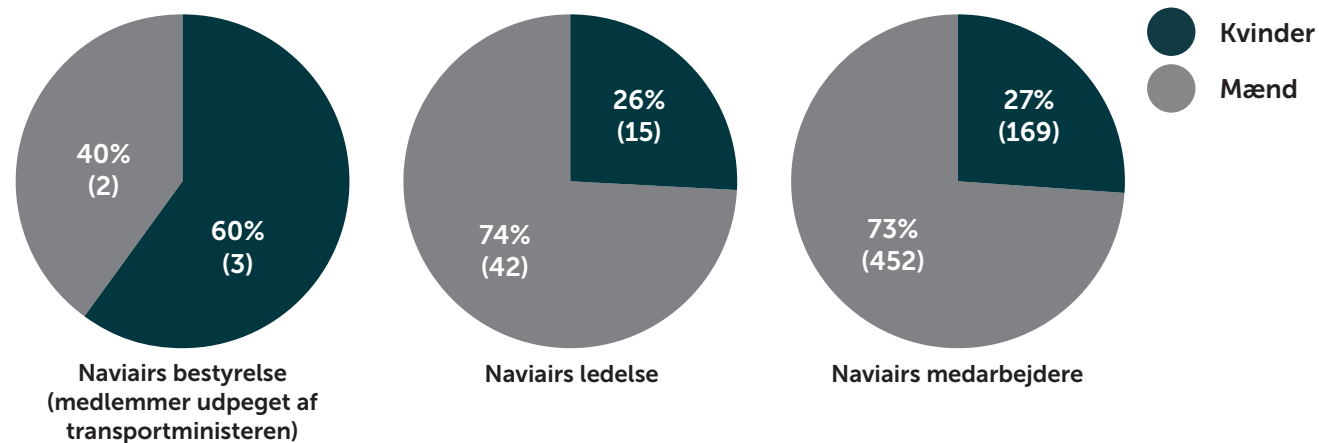
Verdensmål 5: Vi vil arbejde aktivt på at sikre ligestilling mellem kønnene og sikre piger og kvinders rettigheder og muligheder.

### Ambition

Ligestilling mellem kønnene er grundlæggende for demokrati, menneskerettigheder og velstand i det danske samfund. I Naviair vil vi arbejde aktivt for at fremme ligestilling mellem kønnene og fastholde et tværgående fokus på ligestilling. Naviair mener, at begge køn skal have mulighed for at bidrage på arbejdsmarkedet, deltage i beslutningsprocesser og forme fremtidens samfund.

Generelt har kvinder og mænd en høj arbejdsmarkedsdeltagelse i Danmark, men arbejdsmarkedet er fortsat meget kønsopdelt. I Naviair har vi særligt udfordringer med at rekruttere kvinder til de operationelle og tekniske afdelinger, hvor der i dag er en stor overvægt af mandligt personale.

Kønssammensætningen kan ses uddybet i "Fakta & figurer".



### Naviairs udvikling og vision 2026

I 2023 indføres awarenessundervisning og -træning for medarbejdere og ledere med henblik på at undgå, at bias er afgørende for kvindelige ansattes udviklings- og forfremmelsesmuligheder. Derudover oprettes et internt netværk for kvindelige medarbejdere og ledere. I 2023 vil Naviair også arbejde med employer branding. Dette for at øge kendskabet til Naviair blandt kvinder samt arbejde med inkluderende sprogbrug i rekrutteringsopslag med henblik på at øge andelen af kvindelige ansøgere.

Naviairs aktiviteter i 2023 skal understøtte visionen for 2026, hvor Naviair vil have opnået følgende:

- Øget andel af kvinder i uddannelsesforløb i vores operationelle afdeling.
- Øget andel af kvinder i uddannelsesforløb i vores tekniske afdeling.
- En minimumsandel af kvinder i ledelsen på 30 procent.

### Mål og fremdrift

Mål for 2022	Resultat i 2022
Naviair vil være mere synlige på de sociale medier for på den måde at tiltrække den rigtige målgruppe med henblik på at rekruttere unge kvinder via disse kanaler.	Naviair har i løbet af 2022 øget vores synlighed på sociale medier, hvilket har resulteret i en gennemsnitlig stigning i følgere på 13 procent på tværs af Naviairs sociale medier.
Naviair vil øge andelen af kvindelige ansøgere til flyvelederuddannelsen med 20 procent målt mod vores sidste rekrutteringsproces i 2019, hvor andelen af kvindelige ansøgere var 27 procent	I 2022 var antallet af kvindelige ansøgere til flyvelederuddannelsen 68, svarende til en andel på 24 procent.
Naviair vil øge andelen af kvindelige ansøgere til Naviairs lærlingeuddannelser med 50 procent målt mod den seneste rekrutteringsproces i 2021.	Naviair har i 2022 ikke øget andelen af kvindelige ansøgere til Naviairs lærlingeuddannelse målt mod rekrutteringsprocessen i 2021.

### Opdateret politik for at øge antallet af det underrepræsenterede køn i Naviairs ledelsesgrupper

Mangfoldighed er vigtigt i en organisation som Naviair, fordi det blandt andet skærper vores evne til at lytte, kommunikere, argumentere og se andres bevæggrunde og udgangspunkter. Både i relationen mellem ledere og medarbejdere og i vores kunderelationer, hvilket skaber stærkere løsninger på den lange bane.

Derfor har Naviair i 2022 haft fokus på at øge andelen af det underrepræsenterede køn i ledelsesgruppen gennem rekruttering og lederuddannelse. Derudover har Naviair i 2022 igangsat et arbejde med opdatering af sin "Politik for at øge antallet af det underrepræsenterede køn i Naviairs ledelsesgrupper". Fra 2023 dækker politikken også kravet om at have en ligelig sammensætning af kvinder og mænd i det øvrige ledelsesorgan samt kravet om at opstille måltal for andelen af det underrepræsenterede køn heri.

## Et Naviair der tager et socialt ansvar og sikrer anstændige job og økonomisk vækst



**Verdensmål 8: Naviair vil fremme vedvarende, inklusiv og bæredygtig økonomisk vækst, fuld og produktiv beskæftigelse samt anstændigt arbejde til alle.**

### Ambition

Naviair vil tage et socialt ansvar for vores ansatte og samtidig være en inkluderende virksomhed for grupper i samfundet, der – ud over at være ledige – har andre vanskeligheder ved at få tilknytning til arbejdsmarkedet. Derudover vil Naviair tage et ansvar for den unge generation og sikre, at de har tilknytning til arbejdsmarkedet gennem optag af lærlinge, praktikanter fra mellemlange- og videregående uddannelse og studerende.

For Naviair handler det om at bevare tilknytning til arbejdspladsen så meget som muligt, så kompetencer og erfaring fastholdes i virksomheden eller nye tilføres. Ud over at tage et ansvar for vores nuværende ansatte er Naviair en stor arbejdsplads med lokationer rundt om i landet, og det er derfor naturligt at samarbejde mere lokalt om beskæftigelsesindsatser med samfundet og det offentlige.

### Naviairs udvikling og vision for 2026

Naviair vil i 2023 arbejde med employer branding med henblik på at tiltrække studerende samt praktikanter fra mellemlange- og videregående uddannelser, samt kortlægge hvilke opgaver i Naviair-ansatte fra udsatte grupper kan bidrage med at løse – og som samtidig er et meningsfuldt arbejde.

Naviairs aktiviteter i 2023 skal understøtte visionen for 2026, hvor Naviair vil have opnået følgende:

- At Naviair som minimum årligt opfylder læreplads-AUB-ordningens krav om optag af elever og lærlinge.
- Øget optag af praktikanter fra mellemlange- og videregående uddannelser samt et øget optag af studerende i forhold til 2021.
- Minimum seks medarbejdere fra udsatte grupper tilknyttet Naviair.

Naviair har på grund af en omprioritering af indsatserne besluttet, at det langsigtede mål om at have et internt mentornetværk udgår fra visionen for 2026.

Naviair har i 2023 opnået det langsigtede mål om at øge andelen af ansatte/tilknyttede unge under 25 år til at udgøre 4 procent af Naviairs samlede stab, hvorfor målet udgår fra Naviairs vision for 2026.

### Mål og fremdrift

Mål for 2022	Resultat i 2022
Naviair vil sikre, at der til hver en tid er to elever i rul startende fra 2022.	Naviair har med udgangen af 2022 ansat en elev i offentlig administration startende fra 1. februar 2023.
Naviair vil indgå samarbejde med relevante kommuners jobcenter og øge antallet af ansatte fra socialt udsatte grupper med én medarbejder pr. år frem mod 2026.	Naviair har i 2022 ansat en medarbejder på særlige vilkår. Naviair har nu fire medarbejdere ansat i fleksjob gennem tæt samarbejde med de kommuner, hvor Naviair har tjenestesteder.
Naviair vil påbegynde at oprette et nyt, internt mentorkorps bestående af repræsentanter fra flere dele af organisationen.	Naviair har omprioriteret indsatserne og fravalgt at etablere et mentornetværk.

### Naviair og lærling hædret med flotte priser

Naviair vandt i 2022 sølv i prisen som Årets Innovative Læreplads. Prisen for Årets Innovative Læreplads hædrer de virksomheder, der forstår at sætte de innovative kompetencer hos deres elever i spil, blandt andet ved at give brede rammer for, hvordan opgaverne kan løses. Samtidig er det også et krav, at virksomheden støtter eleverne i at virkeliggøre sine ideer, og løsningerne efterfølgende tages i brug.

I 2022 blev en af Naviairs dygtige lærlinge hædret med Metalindustriens Lærlingepris (ML-Prisen). Prisen uddeles hvert år til 25 nyudlærte lærlinge, der har fået karakteren 12 til svendepøven og samtidigt har udmærket sig ved at have et stort fagligt overblik og været gode kollegaer og samarbejdspartnere gennem hele uddannelsesforløbet. Naviairs lærling har siden 1. juni har været fastansat i Naviair.

## Respekt for menneskerettigheder

Naviairs arbejde med menneskerettigheder udføres inden for rammerne af den bestyrelsesgodkendte Politik for Samfundsansvar, som er udarbejdet i henhold til årsregnskabslovens § 99a og b, som skal medvirke til at fremme en ansvarlig virksomhedsdrift, herunder sikre respekt for menneskerettigheder.

Naviairs fokus på menneskerettigheder sker på baggrund af en overordnet risikovurdering. Naviairs aktiviteter begrænser sig hovedsageligt til Danmark og EU, og Naviair opererer derfor inden for nogle områder, hvor risikoen for negative påvirkninger af menneskerettigheder anses for at være lav. Risikovurderingen af Naviairs påvirkninger af menneskerettigheder viser, at risici er størst i vores leverandørkæde, og vi har derfor især fokus på vilkårene i de kontrakter, vi indgår med vores leverandører.

I 2022 har vores fokus på vilkårene resulteret i, at vi gennem vores kontrakter sikrer, at de leverandører, vi handler med, overholder menneskerettighederne. Det har også resulteret i, at Naviair i endnu højere grad sætter fokus på emnet internt, blandt andet gennem Naviairs Code of Conduct, således at opmærksomheden hos den enkelte medarbejder er skærpet på området.

Naviair vil i 2023 fortsat have et øget fokus på at sikre, at der stilles krav til vores leverandører om overholdelse af menneskerettigheder blandt andet ved at operationalisere vores indkøbspolitik med henblik på at udbrede dens indhold til alle Naviairs medarbejdere.

Når Naviair indgår kontrakter med eksterne leverandører, stiller Naviair – hvis det er relevant – krav om sociale klausuler, som forpligter leverandørerne til at skabe rummelighed på arbejdsmarkedet i form af mangfoldighed, overholdelse af gældende arbejdsmiljøregler, overenskomster og lovgivning. I alle Naviairs entreprisekontrakter bliver der fx stillet krav om overholdelse af ILO-konvention nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter. For at sikre fokus på beskyttelse af personoplysninger i leverandørkontrakter bliver Naviairs databeskyttelsesrådgiver altid taget med på råd, når der skal indgås nye kontrakter, så der bliver fastsat relevante vilkår om overholdelse af databeskyttelseslovgivningen. Dermed medvirker Naviair til at sikre, at leverandørerne også har fokus på at beskytte personoplysninger. Kontrakterne indeholder desuden krav til dokumentation og sanktioner for manglende overholdelse af kravene.

## Antikorruption og bestikkelse

Naviair arbejder efter en række interne retningslinjer, som blandt andet sikrer, at Naviair ikke medvirker til korruption. Det er Naviairs klare målsætning, at love og interne retningslinjer skal overholdes, så bestikkelse og korruption forhindres. I Naviair modtages ikke betaling, gaver eller anden form for godtgørelse fra tredjemand, som kan påvirke eller give anledning til tvivl om upartiskhed i forbindelse med forretningsmæssige beslutninger.

I 2022 har Naviair fokuseret på at sikre, at alle medarbejdere og chefer kender til de interne retningslinjer. Det har resulteret i et øget kendskab til reglerne – og at det nu er nemt for Naviairs medarbejdere at finde og tilgå information om reglerne. Det fjerner usikkerhed, og gør det nemmere at overholde reglerne. Naviair vil i 2023 også fortsætte med at sikre, at kendskabet til de interne retningslinjer udbredes i virksomheden.

Risikoen for korruption og uetisk forretningsadfærd er primært forbundet med vores sekundære aktiviteter, det vil sige gennem kontakter til blandt andet leverandører, idet vores primære forretningsområde (luftfartstjenester) udføres i henhold til nøje fastlagte retningslinjer, der er baseret på tæt international og national regulering. De interne retningslinjer medvirker til at sikre kontrol med vores leverandører i forbindelse med udbud og kontraktindgåelse.

I 2022 fortsatte Naviair arbejdet med via af fastlagte processer at vurdere leverandører i henhold til udbudslovens obligatoriske og frivillige udelukkelsesgrunde ved deres deltagelse i Naviairs udbudsforretninger med henblik på at udvælge leverandører, der har en høj grad af faglig og samfundsmæssig hæderlighed. Naviair vil i 2023 fortsætte med dette arbejde.



## Naviairs Code of Conduct

Naviair skal ikke kun måles på sine præstationer, mål og resultater. Derfor har Naviair udarbejdet en Code og Conduct.

Principperne i Naviairs Code of Conduct afspejler de vigtigste krav til adfærden i og omkring Naviair – både i forhold til de krav, Naviair stiller udadtil, men også de forventninger, Naviair har til medarbejderne. På den baggrund er Naviairs Code of Conduct delt i to: 1) "Code of Conduct for leverandører" samt 2) "Code of Conduct for medarbejdere i Naviair".

Naviairs Code of Conduct for leverandører fastsætter principperne for den forretningsetik, som Naviair kræver, at alle Naviairs leverandører accepterer og overholder. Det indeholder konkrete krav for kritiske risikoområder og sikrer faste retningslinjer for valg af leverandører, og at leverandørerne lever op til de krav, som Naviair stiller.

Alle Naviairs leverandører skal overholde "Naviairs Code of Conduct for leverandører". Naviair forventer, at Naviairs leverandører forpligter sig til og overholder de samme høje etiske standarder, som Naviair selv følger.

Naviairs Code of Conduct for medarbejdere indeholder retningslinjer og principper for, hvordan Naviairs medarbejdere skal agere forsvarligt og med høj integritet og understøtter, at de træffer oplyste og kvalificerede beslutninger.

Naviairs bestyrelse, ledelse og medarbejdere skal overholde de interne retningslinjer og principper for "Naviairs Code of Conduct for medarbejdere". Naviair arbejder løbende med kommunikationskampagner, der sikrer, at medarbejderne overholder "Naviairs Code of Conduct".

Naviairs Code of Conduct er et vigtigt styringsdokument i arbejdet med indkøb og indfrielse af FN's verdensmål samt overholdelse af Naviairs Politik for Samfundsansvar. Det er fundamentet for en stærk virksomhedskultur, der fastsætter høje standarder for, hvordan Naviair driver forretning.

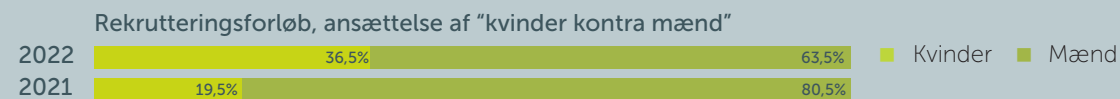
Naviairs Code of Conduct skal derudover danne grundlag for vores langsigtede mål for yderligere arbejde med at sikre menneskerettigheder, begrænse antikorruption og bestikkelse i vores leverandørkæde.



# Fakta & figurer

## Mangfoldighed

### Kønssammensætning

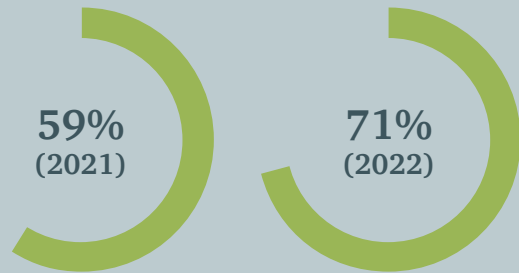


### Mangfoldighed i forhold til gennemsnitsalder opdelt på de tre hovedarbejdsområder



Trivsel

Arbejdspladsundersøgelse – Arbejdslystindeks



Arbejds miljø

Antal af rapporteringspligtige skader blandt Naviairs medarbejdere

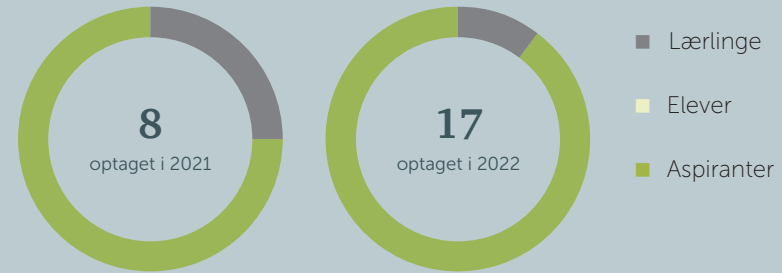


Sygefravær (antal dage pr. medarbejder)



Ressourcer

Antal ansatte lærlinge, elever og aspiranter optaget på uddannelse





## Ledelse

### Mangfoldighed i Naviairs bestyrelse

(medlemmer af Naviairs bestyrelse udpeget af Naviairs ejer)



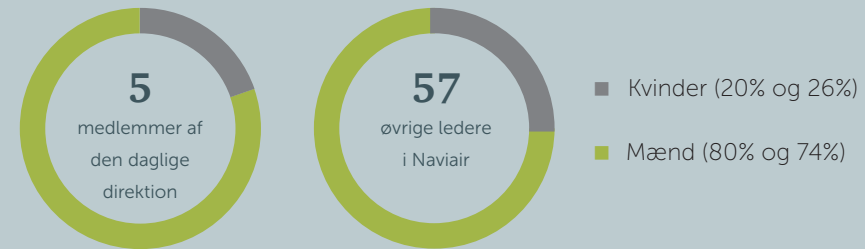
### Mangfoldighed i Naviairs bestyrelse

(medlemmer af Naviairs bestyrelse udpeget af Naviairs ejer samt medarbejderrepræsentanter)



### Mangfoldighed i Naviairs ledelse

(antal personer)



### Kilder og opgørelsesmetoder for Naviairs ESG-nøgletal

**Arbejdslystindeks:** Naviairs medarbejders gennemsnitlige arbejdslyst målt ud fra 7 faktorer – medarbejderundersøgelse er lavet af eksternt bureau

**Rapporteringspligtige skader:** Andel af rapporteringspligtige skader blandt Naviairs medarbejdere.

**Lærlinge, elever og aspiranter:** Samlet antal ansatte lærlinge, elever og aspiranter optaget på uddannelse i Naviair.

**Sygefravær:** Ved udregning af sygefravær bruger Naviair den metode, som Danmarks statistik anvender og som hele staten indrapporterer til. Metoden angiver den arbejdsindsats, der bortfalder på grund af fravær i fuldtidsfraværsdage.

**Mangfoldighed i Naviairs organisation:** Andel af kvindelige medarbejdere af det samlede antal medarbejdere (i procent)

**Mangfoldighed i Naviairs daglige direktion:** Andel af kvindelige direktionsmedlemmer af det samlede antal direktionsmedlemmer (i procent)

**Mangfoldighed i Naviairs ledelse:** Andel af kvindelige ledere af det samlede antal ledere (direktion og ledere) (i procent)

**Mangfoldighed i Naviairs bestyrelse:** Andel af kvindelige bestyrelsesmedlemmer ud af den samlede bestyrelse (i procent)

# Kilder og metodik for Naviairs klimaregnskab

Analysen af Naviairs klimaregnskab er udført i henhold til A Corporate Accounting and Reporting Standard Revised edition under GHG-protokollen. Rapporten omfatter følgende drivhusgasser, som omregnes til CO<sub>2</sub>-ækvivalenter: CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> (metan), N<sub>2</sub>O (lattergas), SF<sub>6</sub>, HFK- og PFK-gasser.

Klimaregnskabet er baseret på operationel kontrol. Datagrundlag for klimaregnskabet omfatter derfor Naviairhuset, TWR og tjenestesteder i Aalborg, Billund, Roskilde samt Grønland og Færøerne. Herudover radarstationer i Danmark, Færøerne og Grønland. Naviairs tjenestesteder i Aarhus og Rønne er ikke inkluderet i regnskabet, da Naviair ikke har kontrol over bygningernes udslipkilder.

Klimaregnskabet er inddelt i tre niveauer (scopes), som består af både direkte og indirekte udslipkilder:

**Scope 1:** Udregninger i scope 1 er baseret på fossile brændsler til varmeproduktion, stationær brug eller transportbehov og direkte procesudslip fra fx kemiske processer, industrielle gasser og direkte metan-udslip.

Datagrundlag for scope 1 opgørelse for diesel og benzin, diesel stationær og for naturgas er indhentet på baggrund af faktura og energimanagement-system fra CPH.

**Scope 2:** Udregninger i scope 2 er baseret på data fra indkøb af energi (elektricitet eller fjernvarme/-køling). Emissionsfaktoren for elektricitet er udgivet af Energinet. Emissionsfaktoren for fjernvarme/-køl er baseret på indhentede informationer fra den enkelte producent samt gennemsnitsmiks baseret på statistik fra International Energy Agency.

Datagrundlag for Scope 2-opgørelse for el er indhentet på baggrund af faktura, lokale årsopgørelser samt energimanagement-system fra CPH.

## Scope 3:

**Datagrundlag og metodeopgørelse for medarbejderpendling**  
Naviair har i november 2022 undersøgt medarbejdertransport i Naviair for at kunne udregne en gennemsnitsudledning af CO<sub>2</sub>-emissioner pr. medarbejder. På baggrund af 151 individuelle besvarelser, der samlet giver svar på:

- antal kilometer om ugen pr. medarbejder (samt antal arbejdsuger om året)
- samlet gennemsnitligt kilometer pr. medarbejder om året
- transportform
- gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer pr. medarbejder

har det været muligt at udregne en repræsentativ "udledning pr. medarbejder pr. kilometer årligt". Kilderne til emissionsfaktorer pr. transportform er indhentet via Dansk Energi, DSB Miljøopgørelse 2020, Klimarådet og Greenmatch.dk (se referencer).

## Datagrundlag og metodeopgørelse for flyrejser

Datagrundlag for Naviairs udledning af CO<sub>2</sub>-emissioner fra flyrejser er leveret af CONCUR og opgjort via CONCURs kilometertal kaldet DEFRA-metoden.

## Datagrundlag og metodeopgørelse for affald

Datagrundlag for Naviairs udledning af CO<sub>2</sub>-emissioner fra affald er leveret af HCS Transport og Spedition.

## Datagrundlag og metodeopgørelse for indkøb

Datagrundlag er indhentet via interne indkøbssystemer. Metodegrundlag for Naviairs indkøbsopgørelse og udregning af CO<sub>2</sub>-udledning i Scope 3 for indkøb findes i opgørelsen "Klimaaftrykket af offentlige indkøb 2019" på OES.dk. Emissionsfaktorerne som ligger til grund for beregningen af klimaaftryk for Naviairs indkøbte tjenester, varer og ydelser er udregnet gennem EXIOBASE. En uddybning af metoden kan findes på OES.dk (se referencer).

## Referencer:

- Foreløbig miljødeklarering af 1 kWh el, 2021, Energinet.
- Department for Business, Energy & Industrial Strategy (2021). Government emission conversion factors for greenhouse gas company reporting (DEFRA) IEA (2021).
- CO<sub>2</sub> emission from fuel combustion, International Energy Agency (IEA), Paris. IEA (2021).
- Electricity information, International Energy Agency (IEA), Paris.
- IMO (2014). Reduction of GHG emissions from ships - Third IMO GHG Study 2014 (Final report). International Maritime Organisation
- IPCC (2014). IPCC fifth assessment report: Climate change 2013 (AR5 updated version November 2014).
- AIB, RE-DISS (2020). Reliable disclosure systems for Europe – Phase 2: European residual mixes.
- WBCSD/WRI (2004). The greenhouse gas protocol. A corporate accounting and reporting standard (revised edition). World Business Council on Sustainable Development (WBCSD), Geneva, Switzerland /World Resource Institute (WRI), Washington DC, USA, 116 pp.
- WBCSD/WRI (2011). Corporate value chain (Scope 3) accounting and reporting standard: Supplement to the GHG Protocol corporate accounting and reporting standard. World Business Council on Sustainable Development (WBCSD), Geneva, Switzerland /World Resource Institute (WRI), Washington DC, USA, 149 pp.
- WBCSD/WRI (2015). GHG protocol Scope 2 guidance: An amendment to the GHG protocol corporate standard. World Business Council on Sustainable Development (WBCSD), Geneva, Switzerland /World Resource Institute (WRI), Washington DC, USA, 117 pp.
- DSB Miljøopgørelse (2021)
- Cityringen i tal (2019): Energien i Cityringen | Dansk Energi
- Hvor klimavenlige er elbiler sammenlignet med benzin- og dieslbiler? Baggrundsnotat til Klimarådets analyse, Flere elbiler på de danske veje (2018)
- Greenmatch: Se hvor stort dit CO<sub>2</sub>-udslip er, når du rejser (2021): Se hvor stort dit CO<sub>2</sub>-udslip er, når du rejser | GreenMatch
- Klimaaftrykket af offentlige indkøb (2019)

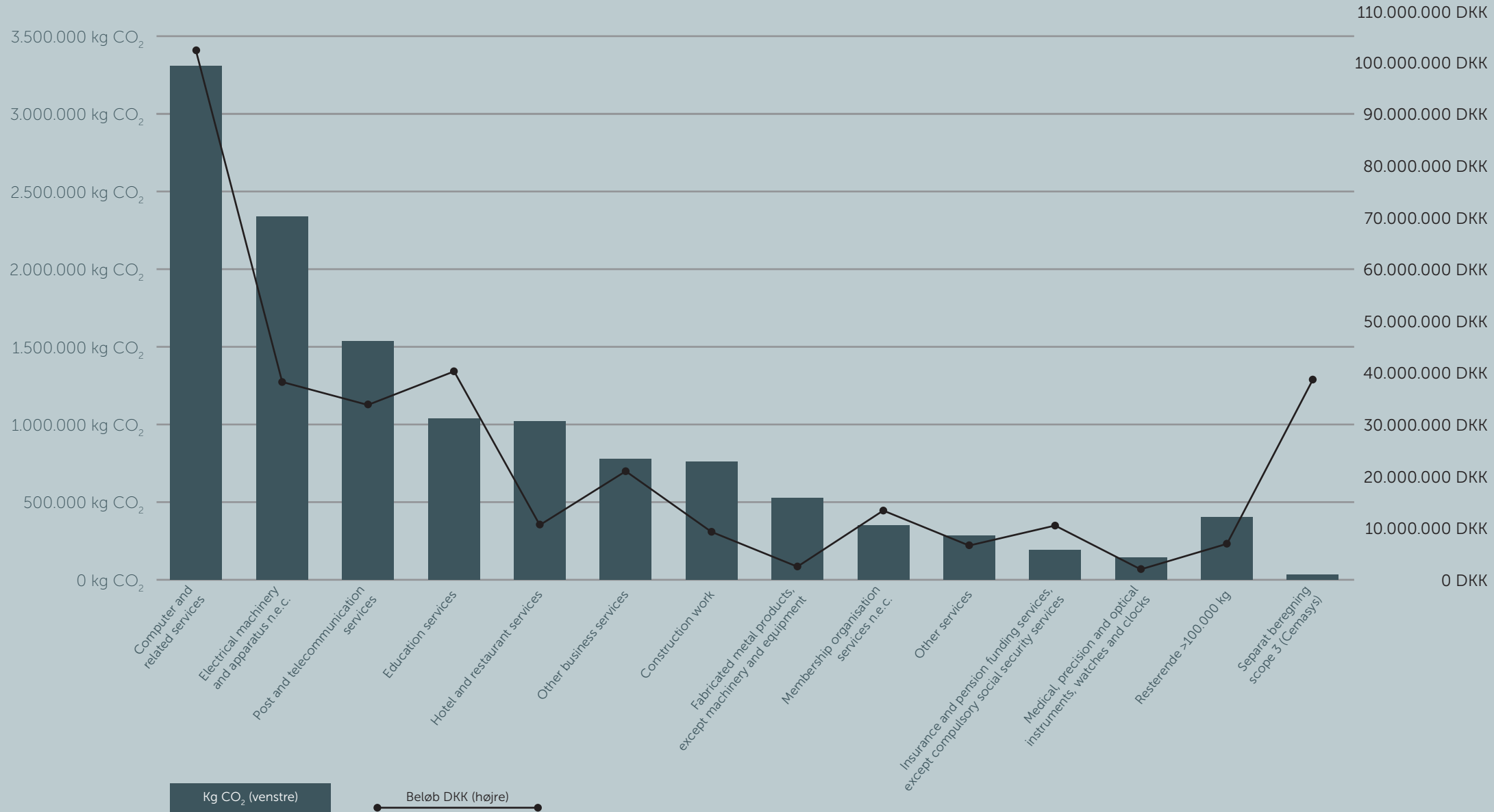
## CO<sub>2</sub> regnskab

<b>Scope 1 &amp; 2</b> (procentvis CO <sub>2</sub> -reduktion eller stigning)	<b>2021 tCO<sub>2</sub></b>	<b>2022 tCO<sub>2</sub></b>	<b>Procentvis reduktion/stigning</b>
Scope 1	716,4	586,7	CO2-reduktion 18,1 %
Scope 2	782,1	832,8	CO2-stigning 6,5 %
<b>Total ton CO<sub>2</sub> scope 1 og 2</b>	<b>1.498,5</b>	<b>1.419,5</b>	<b>CO2-reduktion 5,25 %</b>
<b>Scope 3</b> (procentvis CO <sub>2</sub> -reduktion eller stigning)	<b>2021 tCO<sub>2</sub></b>	<b>2022 tCO<sub>2</sub></b>	<b>Procentvis reduktion/stigning</b>
Indkøb af produkter, varer og tjenester	10.003,3	12.687,5	CO2-stigning 26,8 %
Medarbejderpendling	689,7	540,3	CO2-reduktion 21,66 %
Flyrejser	7,4	16,5	CO2-stigning 122,9 %
Affaldsmængde	18,7	18,1	CO2-reduktion 3,2 %
<b>Scope 3 total</b>	<b>10.719,1</b>	<b>13.262,4</b>	<b>CO2-stigning 23,73 %</b>
<b>Total tCO<sub>2</sub>-udledning</b>	<b>12.217,2</b>	<b>14.681,9</b>	<b>CO2-stigning 20,2 %</b>

Naviair har identificeret en fejl ved udregningen for 'medarbejderpendling' i 2021, som er blevet rettet til i denne rapport. Dette har også ført til en ændring i Naviairs samlede CO<sub>2</sub>-udledning for scope 3 i 2021 samt Naviairs samlede CO2-udledning for scope 1, 2 og 3 i 2021. Den CO<sub>2</sub>-udledning for 2021, der fremgår af denne rapport er den gældende.



Klimaaftryk ved Naviairs indkøb i 2022 - fordelt på indkøbskategorier



# 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)

Bæredygtighedsrapport 2022 udgivet marts 2023

Forside: Air Greenlands nye Airbus A330-800neo starter ud af Københavns Lufthavn

Foto:  
Kasper Meldgaard (Naviair)  
Jan Eliassen (Naviair)

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