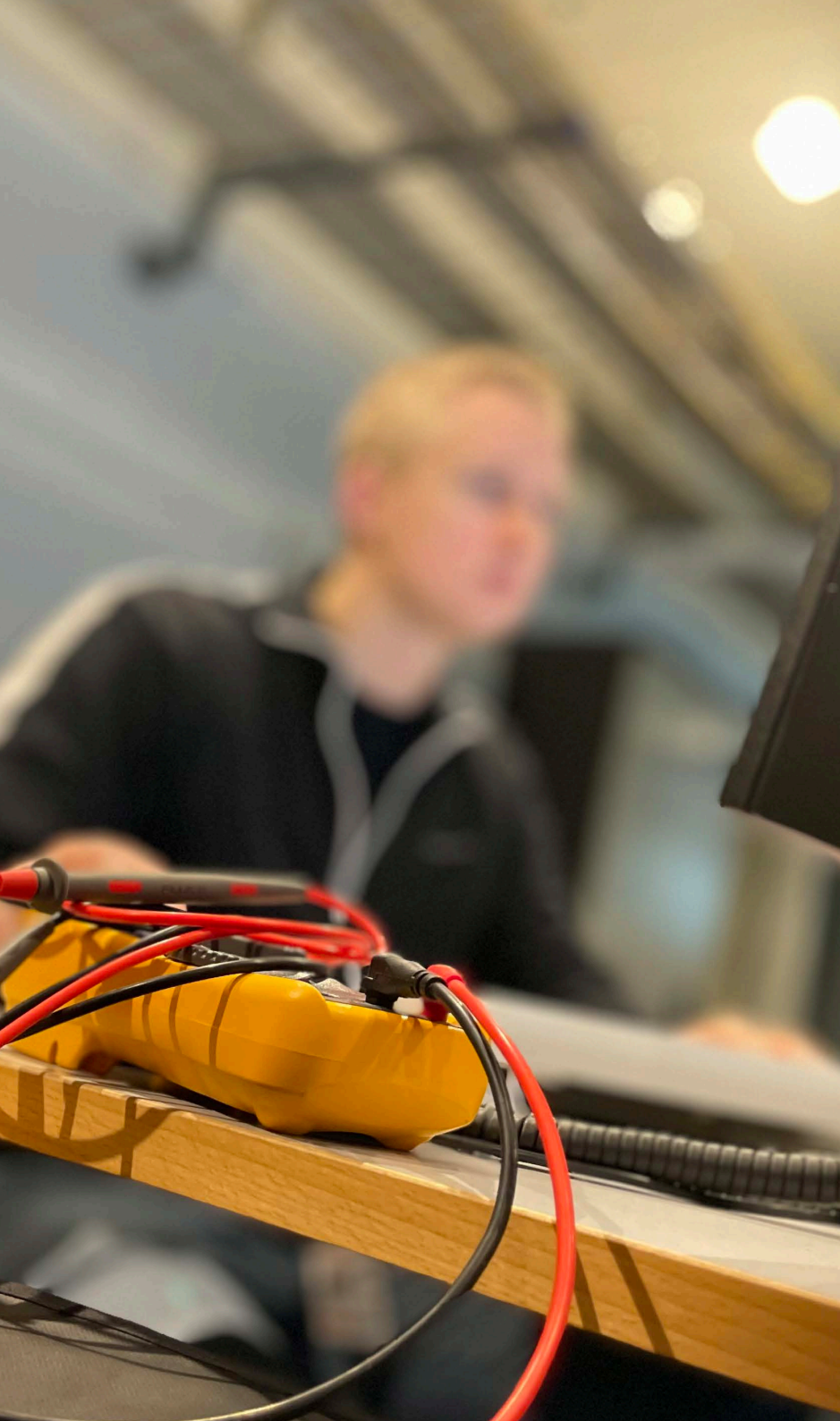


Årsrapport 2024



Indhold

Virksomhedsoplysninger	3	Ledelsespåtegning	56
Ledelsesberetning	7	De uafhængige revisorers revisionspåtegning	57
Bæredygtighedsrapport	16	De uafhængige revisorers erklæring på bæredygtighedsrapporten	61
Generelle oplysninger	16	Hoved- og nøgletalsoversigt	64
Grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedsrapporten	16	Resultatopgørelse	65
Naviairs ledelse og ledelsens behandling af bæredygtighedsforhold	16	Balance	66
Incitamentsordninger	21	Egenkapitalopgørelse & Pengestrømsopgørelse	67
Redegørelse om due diligence	21	Noter	68
Risikohåndtering og intern kontrol forbundet med bæredygtighedsrapportering	21	Anvendt regnskabspraksis	76
Forretningsmodel, værdikæde og strategi (fokusområder)	22		
Interessenters interesser og synspunkter	25		
Naviairs væsentlige bæredygtighedsemner	26		
Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder	27		
Begrundelse for emner, der er vurderet ikke-væsentlige	28		
Miljøoplysninger	29		
Klimæændringer	29		
Taksonomirapportering	39		
Sociale oplysninger	45		
Egen arbejdsstyrke	45		
Flyvesikkerhed	48		
Ledelsesoplysninger	50		
Virksomhedsadfærd	50		
Oversigter over oplysningskrav og datapunkter	53		
Oplysningskrav i ESRS omfattet af virksomhedens bæredygtighedsrapport	53		
ESRS-datapunkter i tværgående og emnespecifikke standarder, der stammer fra anden EU-lovgivning	55		

Årsrapport 2024
- udgivet marts 2025

Hent årsrapporten på
www.naviair.dk/ar

Virksomhedsoplysninger



Naviair

Naviair Allé 1
DK 2770 Kastrup
CVR-nr.: 26059763
Hjemsted: Kastrup
Regnskabsår: 01.01.2024-31.12.2024

Naviair er et statsligt infrastrukturselskab 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

Flemming Jensen, Formand
Per Møller Jensen, Næstformand
Anne Charlotte Mark *
Casper Kamp Ransborg ***
Ellen Trane Nørby
Esben Jean-Pierre Blum ***
Flemming Kim Hansen ***
Jørgen Martin Meyer
Pernille Dahlgaard **

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

Direktion

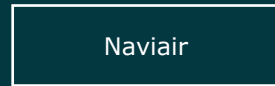
Anders Rex, CEO
Mads Kvist Eriksen, CFO

Revisorer

Deloitte
Weidekampsgade 6
DK 2300 København S
Udpegede bæredygtighedsrevisorer

Rigsrevisionen
Landgreven 4
DK 1301 København

Modervirksomhed



Konsoliderede
dattervirksomheder



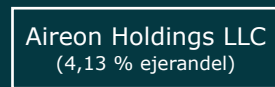
Naviir Surveillance A/S blev stiftet som et 100 % ejet datterselskab til Naviir den 17. januar 2014. Naviir Surveillance A/S er primært stiftet med henblik på (indirekte gennem holdingselskaber) at eje Naviirs ejerandele i det amerikanske selskab Aireon LLC.

Selskabet ledes af en bestyrelse, der varetager den overordnede og strategiske ledelse.

Naviir Surveillance USA LLC er et amerikansk selskab (Limited Liability Company), som ejes 100 % af Naviir Surveillance A/S. Selskabets formål er at fungere som et amerikansk holdingselskab for ejerandelen i Aireon Holdings LLC.

Selskabet ledes af en bestyrelse (board of directors), der varetager den overordnede og strategiske ledelse. Selskabet er underlagt amerikansk selskabslovgivning.

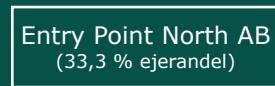
Andre værdipapirer
og kapitalandele



Aireon Holdings LLC er et amerikansk selskab, som udvikler og implementerer rumbaserede globale lufttrafikovervågningssystemer til kommercielle luftfartsselskaber og luftfartstjenesteudbydere.

Naviir er blandt partnerne i Aireon Holdings LLC med en ejerandel på 4,13 %. De øvrige ejere er det amerikanske telekommunikationsselskab Iridium Satellite LLC (39,51 %) samt lufttrafikstyringsselskaberne NAV Canada (35,01 %), italienske ENAV (8,61 %), AirNav Ireland (4,13 %) og engelske NATS (8,61 %).

Associeret
virksomhed



Entry Point North AB er en flyvelederskole beliggende ved Sturup lufthavn (Malmø). Entry Point North AB blev etableret som et aktieselskab (aktiebolag) i 2005, og ejes i dag ligeligt af Naviir, svenske LFV og irske IAA.

Entry Point North AB ledes af en bestyrelse, der varetager den overordnede og strategiske ledelse. Selskabet reguleres efter den svenske aktieselskabslov.



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

Naviair er ansvarlig for samfundskritisk infrastruktur og har dermed en vigtig rolle i Danmark, Grønland og på Færøerne.

Naviairs hovedaktivitet er lufttrafiktjeneste, som skal sikre, at flyvning i dansk luftrum – og ved danske lufthavne – gennemføres på en sikker og effektiv måde. Det sker gennem overvågning, instruktioner og informationer til luftfartøjerne, så der sikres tilstrækkelig adskillelse mellem disse.

Naviair er en del af luftfarten og luftfartens værdikæde. Naviair forvalter det danske luftrum ud fra princippet om, at det er tilgængeligt for alle brugere. Derfor søger Naviair at imødekomme såvel kommercielle, som statslige og private brugeres behov.

Naviair arbejder målrettet for at luftfartøjer kan flyve så effektivt som muligt, blandt andet ved at de i videst muligt omfang har mulighed for at flyve deres foretrukne rute. Tilgængeligheden i luftrummet kan dog periodisk begrænses for nogle brugere fx som følge af vejrforhold, trafik eller prioritering af militære operationer eller lignende.

Lufttrafiktjenesten understøttes af teknisk udstyr, som blandt andet omfatter jordbaseret radar- og navigationsudstyr, satellitnavigation, telekommunikationssystemer, samt den vitale tekniske del af lufttrafikstyringssystemet (ATM-systemet), som understøtter lufttrafiktjenestens arbejde direkte. Således udgør en væsentlig del af Naviairs aktiviteter også drift og vedligehold af teknisk udstyr og bygninger.

Til at understøtte forretningen har Naviair en række administrative funktioner knyttet til økonomi, indkøb, HR, stab og ledelse.

Naviair har aktiviteter og lokationer i både Danmark, Grønland og på Færøerne.

Flyveledelse

Naviair overvåger og styrer flyvninger i det danske luftrum for at sikre, at de fortages sikkert og effektivt. Dette omfatter kommunikation med piloter, overvågning af flyvekorridorer, håndtering af trafik og at give instruktioner til at undgå sammenstød.

Naviair leverer:

- områdekontrolltjeneste (en route) og indflyvningskontrolltjeneste til Københavns lufthavn fra kontrolcentralen i København
- lokal tårnkontrolltjeneste fra kontrolltårnet i København
- lokal tårn- og indflyvningskontrolltjeneste fra kontrolltårnene i Roskilde, Billund, Aarhus, Aalborg og på Bornholm

Flyveinformations-, briefing- og flyvepladsflyveinformationstjeneste

Naviair leverer information til luftfartøjer om sikkerhedsrelevante forhold under flyvning. Det omfatter blandt andet oplysning om vejrforsinkelse, luftfartsrelaterede hændelser, ændringer i luftrum samt andre relevante oplysninger, der kan påvirke flyvningen.

Naviair leverer:

- flyveinformationstjeneste og briefingtjeneste fra kontrolcentralen i København
- flyveinformationstjeneste og briefingtjeneste fra kontrolcentralen i Nuuk
- flyvepladsflyveinformationstjeneste fra tårnet på Vágur

Teknisk drift og vedligehold

Naviair står for teknisk drift og vedligehold af egne navigationsanlæg, kommunikationsanlæg, overvågnings-systemer og øvrigt teknisk udstyr til lufttrafikstyring i Danmark, Grønland og på Færøerne. Fra Naviairs tekniske baser i København, Billund og Aalborg sælges teknisk drift og vedligehold til luftfartskunder.

Luftfartsinformationstjeneste

Naviair leverer information, der er relevant for planlægning og gennemførelse af flyvninger. Det omfatter oplysninger om lufthavne, navigationshjælpemidler, luftveje, luftrum og andre faktorer, der er nødvendige for en sikker og effektiv flyvning.

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





Ledelsesberetning

Flytrafikken har i 2024 været i fortsat stigning og hen over året ligget højere end i 2023. Antallet af kontrolrede operationer i dansk luftrum steg med 6,2 pct. fra 559.079 i 2023 til 593.946 operationer. Særlig sommerferieperioden, hvor trafikken på enkelte dage satte nye rekorder, var travl. Tendensen peger i retning af en mere sæsonbetonet trafik, hvor trafikken peaker i weekender og i ferieperioder. Til trods for stigningen i antallet af operationer, ligger trafikken på 88,7 procent af niveauet før COVID-19. Det påvirker Naviairs indtjening.

I 2024 har Naviair leveret en stabil drift med relativt få forsinkelser af trafikken i dansk luftrum. Der har fortsat manglet flyveledere til at håndtere den stigende mængde trafik. Dette skyldes blandt andet, at Naviair under COVID-19 reducerede antallet af flyveledere grundet det betydelige fald i flytrafikken. For at kunne opretholde den ønskede leverance til Naviairs kunder, har det været nødvendigt at tage en række midlertidige tiltag i anvendelse. Det har blandt andet medført et højt forbrug af omkostningstunge ekstravagter i 2024, hvilket har givet øget arbejdsbelastning blandt flyvelederne.

Naviairs tekniske drift af navigations- og kommunikationsanlæg og overvågningssystemer til lufttrafikstyring har gennem hele året leveret oppetider, der har været højere end målet på 99,9 pct.

Det fortsatte arbejde med at opbygge den nødvendige operationelle robusthed har planmæssigt medført høje udgifter til uddannelse og rekruttering af flyveledere. Som følge af et højere forbrug af ekstravagter end budgetteret samt højere lønstigninger end forventet i OK24-overenskomsten, blev forventningen til årets resultat justeret i halvårsrapporten til et underskud i størrelsesordenen 80 - 90 mio. kr. At årets resultat blev et større underskud end forventet i halvårsrapporten skyldes, at Naviair i efteråret besluttede at lukke Remote

Tower System-projektet i Billund lufthavn grundet manglende kundegrundlag. Lukningen var nødvendig, da en idriftsættelse af Remote Tower System ville have resulteret i et økonomisk tab i årene fremadrettet. Konsekvensen af nedlukningen af Remote Tower System-projektet vurderes at være på 125 mio. kr. Årets resultat blev et samlet underskud på 161,5 mio. kr. efter skat. Modregnes Remote Tower System-projektet ville årets resultat være et underskud på 64 mio. kr.

Naviairs gæld som følge af COVID-19 udgjorde på koncernniveau 737,3 mio. kr. ved årets udgang. Det modsatte COVID-19-tilgodehavne hos luftfartsselskaberne udgjorde 811,7 mio. kr.

Naviair leverer sikker og effektiv styring af lufttrafikken inden for rammerne af den europæiske præstationsordning, hvori der er fastsat mål for sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet. Derudover fastlægger ordningen Naviairs primære indtægtsgrundlag i form af de rater, som luftfartsselskaberne betaler for at flyve i dansk luftrum i referenceperioder af fem år. 2024 var det sidste år i referenceperiode 3 (RP3), og i efteråret 2024 indmeldte den danske stat en plan til Europa-Kommissionen for referenceperiode 4 (RP4), der løber fra 2025-2029. Hvis planen godkendes, sikrer det, at Naviair får et tilstrækkeligt indtægtsgrundlag til at fortsætte arbejdet med at opbygge den nødvendige robusthed.

Bæredygtighed og den grønne omstilling af luftfarten er et vigtigt fokusområde for Naviair. Naviair bidrager i samarbejde med lufthavne, flyselskaber og den øvrige luftfartsbranche med at reducere klimapåvirkninger forårsaget af flyvninger gennem en række konkrete initiativer. I den daglige drift sikrer flyveledelsen blandt andet de korteste og mest effektive flyveveje og giver mulighed for brændstofreducerende ind- og udflyvninger til lufthavne.

I 2024 er der skabt flere resultater på bæredygtighedsområdet. Fra maj og til og med december har Naviair indtaget en førsteplads blandt EU's medlemslande samt Norge og Schweiz i forhold til at sikre fly den mest direkte ruteføring.

I et samarbejde med Københavns Lufthavne A/S har Naviair afsluttet implementeringen af brændstofreducerende landingsprocedurer kaldet Performance Based Navigation (PBN). Implementeringen af PBN blev påbegyndt i 2022 og understøtter, at fly kan forblive længere i den højde, hvor de flyver mest brændstoføkonomisk, inden de påbegynder nedstigning. I slutningen af 2024 blev PBN udvidet til også at omfatte den sidste del af indflyvningen.

Fra regnskabsåret 2024 er Naviair omfattet af nye standarder for bæredygtighedsrapportering, Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), og rapporterer for første gang samlet i årsrapporten om både årets finansielle resultat og bæredygtighedsforhold.

Naviair udgør et vigtigt led i luftfartens værdikæde og skal til enhver tid have et velfungerende Air traffic Management-system (ATM-system) til at levere sikker og effektiv lufttrafikstyring. I 2024 traf Naviair beslutning om en væsentlig teknologisk opgradering af det nuværende ATM-system. Med opgraderingen overgår Naviair til den nyeste generation med forventet idriftsættelse i slutningen af 2029. Opgraderingen indebærer betydelige investeringer i de kommende år.

Vigtige begivenheder i 2024 (januar - juli)

● Februar

Et strategisk initiativ for at effektivisere indkøbsprocesser bliver formelt afsluttet. Initiativet har sikret ca. 21 mio. kr. i årlig besparelse. Gennem den nye indkøbsproces vil Naviair fortsætte med at have fokus på yderligere effektiviseringer.

● Maj

Naviair indtager førstepladsen blandt EU's medlemslande samt Norge og Schweiz ift. at give fly den mest direkte rute også kaldet Horizontal Flight Efficiency. Naviair fastholder førstepladsen året ud.

● April

Naviair bliver medlem af InterForce, der har til formål at styrke samarbejdet mellem Forsvaret, beredskabet og erhvervslivet. Samarbejdet indebærer blandt andet, at medarbejdere i Naviair, der er en del af Reservestyrken, kan få op til fem dage med løn om året til at gennemføre tjeneste eller uddannelse.

Girls In Aviation Day afholdes i Aarhus Airport, hvor kvindelige ansatte fra Naviair fortæller om deres job som inspiration til unge kvinder, der ønsker en karriere inden for luftfarten.

● Juli

Direktionen træffer beslutning om at oprette et nyt kommercielt direktørområde for at øge Naviairs omsætning samt imødekomme kundernes behov for forskellige ydelser og ønske om et tættere samarbejde med Naviair. COO (Chief Operating Officer) Thorsten Elkjær udnævnes i den forbindelse til ny CCO (Chief Commercial Officer) med tiltrædelse 1. januar 2025.

Vigtige begivenheder i 2024 (august - december)

September

Naviair påbegynder en nedlukning af Remote Tower System-projektet i Billund. Baggrunden for beslutningen er, at der ikke vurderes at være det nødvendige kundegrundlag til at opnå en økonomisk rentabel digital tårntjeneste i Billund.

Naviair deltager for første gang i "Uniform på jobbet"-dagen, som er en hyldelse til reservister og frivillige i Forsvaret og beredskabet, der trækker i uniform, når der er brug for det. Forsvarsminister Troels Lund Poulsen besøger i samme anledning Naviair for at markere dagen.

November

Naviair underskriver, sammen med de øvrige partnere i COOPANS Alliancen, en kontrakt om levering af ATC One. Der er tale om en stor teknisk opgradering af det nuværende lufttrafikstyringssystem med en forventet idriftsættelse ultimo 2029. COOPANS Alliance er et internationalt samarbejde om et fælles system til lufttrafikstyring mellem Austro Control, Croatia Control, Irish Aviation Authority, LFV, NAV Portugal og Naviair.

Det offentliggøres, at Naviair ansætter Morten Fruensgaard som ny COO med tiltrædelse den 1. januar 2025.

Oktober

Naviairs Flight Information Center i Grønland fejrer 10-års jubilæum i Nuuk. Frem til 2014 lå Flight Informations Center i Kangerlussuaq.

COO Thorsten Elkjær overtager formandsposten for Borealis Alliancen. Borealis er et samarbejde mellem otte nordeuropæiske flyvesikringstjenester, som blandt andet arbejder med nye koncepter indenfor bæredygtig trafikafvikling på tværs af europæiske landegrænser, herunder fri planlægning af flyvevej.

Naviairs nyuddannede elektronikfagtekniker, Christian Bendix Juhl, vinder Metalindustriens Lærlingeprijs.

December

464 personer søger om optagelse på flyvelederuddannelsen.

Udvikling i aktiviteter og økonomiske forhold

Naviair aflægger årsrapport for både koncern og modervirksomhed. I årsrapporten kommenteres som udgangspunkt alene på koncernens regnskabstal. 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 blev et underskud på 161,5 mio. kr. efter skat mod et overskud på 20,6 mio. kr. i 2023.

Forventning var ved indgangen til året et underskud på 50 mio. kr. grundet planmæssige udgifter til uddannelse og rekruttering af flyveledere. I halvårsrapporten for første halvår 2024 blev forventningen til årets resultat justeret til et underskud i størrelsesordenen 80-90 mio. kr. Justeringen skyldtes større lønstigninger end forventet i OK24-overenskomsten, reguleringsmæssige over-/underdækninger samt et højere forbrug af ekstravagter end budgetteret, hvilket har været nødvendigt for at sikre en stabil drift med få forsinkelser.

At årets resultat blev et større underskud end forventet i halvårsrapporten, skyldes beslutningen om nedlukning - og nedskrivning - af Remote Tower System-projektet i Billund. Remote Tower System-projektet blev igangsat i 2017 med det formål at samle flere digitale tårntjenester ét sted for at kunne levere en fleksibel service til regionale lufthavne og dermed opnå mulighed for stordriftsfordele. Manglende kundegrundlag medfører imidlertid, at det ikke er muligt at realisere en økonomisk rentabel digital tårntjeneste i Billund. På den baggrund besluttede Naviair i 2024 at nedlukke projektet.

Enhedsrater

Naviairs primære indtægter opkræves fra luftfartsselskaberne som en rate pr. serviceenhed (enhedsrater). Enhedsraterne fastsættes for henholdsvis en route-trafikken i dansk luftrum og start- og landingsafgifter i Københavns lufthavn og Billund lufthavn. Raterne fastsættes ud fra Naviairs omkostninger til de enkelte tjenester. Start- og landingsafgiften fastlægges ud fra flyets vægt, og en route-afgiften beregnes ud fra flyets vægt samt den distance flyet har fløjet i dansk luftrum.

I 2024 udgjorde en route-enhedsraten for dansk luftrum 502,80 kr. pr. serviceenhed. Naviairs andel af enhedsraten udgjorde 422,30 kr. pr. serviceenhed.

For start- og landingsafgifter i Københavns lufthavn og i Billund lufthavn udgjorde enhedsraten 1.339,58 kr. pr. serviceenhed. Naviairs andel af enhedsraten udgjorde 1.327,54 kr. pr. serviceenhed.

Præstationsordningen

Siden 2012 har Naviairs områdekontrolltjeneste og tårn- og indflyvningskontrolltjenesten i København 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 CO₂-udledningen og udgifterne til luftfartstjenester.

Præstationsordningen er juridisk bindende for EU-medlemsstaterne. Danmark – og dermed Naviair – bliver målt på de resultater, der præsteres.

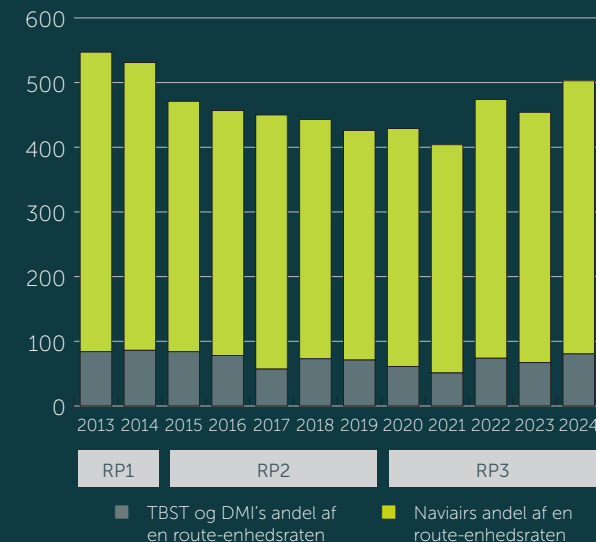
Reguleringsmæssige over-/underdækninger

Rammerne for Naviairs økonomi er fastlagt på EU-niveau i en såkaldt præstationsordning.

Præstationsordningen indeholder bestemmelser om efterregulering af Naviairs indtægter i fremtidige års rater. Indtægterne reguleres i tilfælde, hvor indtægterne fra de opkrævede rater afviger, fra det forudsatte på tidspunktet for fastsættelse af raterne, for eksempel med hensyn til trafik, inflation, ubalancer fra tidligere år mv. Reguleringen kan både medføre, at Naviair skal tilbagebetale opkrævede rater til kunderne ved at nedsætte raterne fremadrettet, for eksempel hvis trafikken har været højere end forudsat. Hvis trafikken har været lavere end forudsat, får Naviair et tilgodehavende hos kunderne, som opkræves fremadrettet via raterne.

Naviair har fortsat et stort tilgodehavende hos kunderne som følge af lav trafik under COVID-19 og højere inflation end forudsat de seneste år. Tilgodehavendet forventes tilbagetalt til Naviair gennem afgifter frem til og med 2029-afgiften (fordelt over 7 år).

Enhedsrate, En route (DKK)



Enhedsrate, TNC København (DKK)



Trafik

I 2024 steg antallet af kontrollerede operationer i dansk luftrum med 6,2 pct. til 593.946 mod 559.079 i 2023 eller svarende til 88,7 pct. af 2019 (669.375). Målt i serviceenheder var stigningen i 2024 på 7,7 pct. i forhold til 2023.

I Københavns lufthavn var antallet af starter og landinger på 240.676 i 2024 mod 227.333 i 2023 svarende til 91,4 pct. af 2019 (263.434). Antallet af serviceenheder i København steg med 8,8 pct. i 2024 i forhold til 2023.

I Billund lufthavn faldt antallet af starter og landinger i 2024 med -0,5 pct. til 40.287 operationer mod 40.480 operationer i 2023 eller svarende til 87,4 pct. i forhold til 2019 (46.120).

Indenrigsflyvninger opgjort i antal operationer var stadig under 2019-niveau med et fald på 10,3 pct. fra 2023 til 2024 svarende til 75,2 pct. af 2019.

Præstationsordningen indeholder kapacitetsmål, som fastlægger, hvor mange minutter et fly i gennemsnit må være forsinket. I dansk luftrum, som Naviair har ansvaret for, var den gennemsnitlige en route-forsinkelse på 0,05 minutter pr. operation, hvilket svarer til 28.330 minutters forsinkelse. Målet for den maksimalt gennemsnitlige forsinkelse er på 0,05 minutter pr. operation, hvilket betyder, at Naviair indfrier målet for 2024.

I Københavns lufthavn er kapacitetsmålet 0,10 minutter pr. operation. I 2024 var der 0,5 minutters forsinkelse pr. operation. Dermed indfrier Naviairs ikke målet for 2024. Præstationsordningen indeholder bestemmelse om en bod ved manglende overholdelse af kapacitetsmålet, som ligger på 0,9 mio. kr., der betales tilbage til brugerne. Forsinkelserne skyldes primært mangel på flyveledere samt dårligt vejr.

Både for en route og i Københavns lufthavn er omfanget af forsinkelser på et væsentlig lavere niveau end i 2023.

Ordinære driftsindtægter

Nettoomsætningen, som udgør indtægterne fra Naviairs aktivitetsområder, var i 2024 på 1.011,1 mio. kr. mod 1.036,7 mio. kr. i 2023. Nettoomsætningen er negativt påvirket af reguleringsmæssige over-/underdækninger på 67,9 mio. kr.

Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger udgjorde 275,6 mio. kr. i 2024 mod 232,7 mio. kr. i 2023. Stigningen skyldes primært øgede uddannelsesomkostninger til flyvelederspiranter samt en hensættelse på 30,9 mio. kr. vedrørende nedlukning af Remote Tower System-projektet.

Personaleomkostninger

Personaleomkostningerne udgjorde 762,0 mio. kr. i 2024 mod 681,6 mio. kr. i 2023. De samlede personaleomkostninger er dermed steget med 80,3 mio. kr. Stigningen skyldes udgifter til ekstravagter, et øget antal medarbejdere, lønstigninger som følge af OK24-overenskomsten samt den aftale, som Naviair og flyveledernes fagforening, DATCA, indgik i sommeren 2023.

I 2024 var det gennemsnitlige antal medarbejdere 647 mod 620 i 2023. Ultimo 2024 var der 659 fuldtids-beskæftigede i Naviair.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger udgjorde 211,9 mio. kr. i 2024 mod 110,2 mio. kr. i 2023. Nedskrivningen af Remote Tower System-projektet i Billund udgjorde 94,1 mio. kr. af årets af- og nedskrivninger.

Investeringerne i immaterielle og materielle anlægsaktiviteter udgjorde 155,3 mio. kr. i 2024, hvilket er 46,9 mio. kr. mere end i 2023.

Balance

Naviairs balancesum udgjorde 2.355,2 mio. kr. pr. 31. december 2024 mod 2.491,4 mio. kr. pr. 31. december 2023. Faldet skyldes primært nedskrivning af Remote Tower System-projektet i Billund samt en reduktion i reguleringsmæssige underdækninger.

Naviair får dækning for de faktiske omkostninger under nogle givne forudsætninger (jf. EU-forordningen om "Exceptional Measures"). På den baggrund må Naviair opkræve en del af underdækningen fra 2020/2021 hos luftfartsselskaberne gennem forhøjede enhedsrater over en syvårig periode fra og med 2023. Naviairs over-/underdækning reguleres årligt.

Naviairs egenkapital var pr. 31. december 2024 på 962,0 mio. kr., hvoraf 600 mio. kr. er ansvarlig kapital, 321,6 mio. kr. er overført resultat, og 40,5 mio. kr. er reserve for nettoopskrivningen efter indre værdis metode.

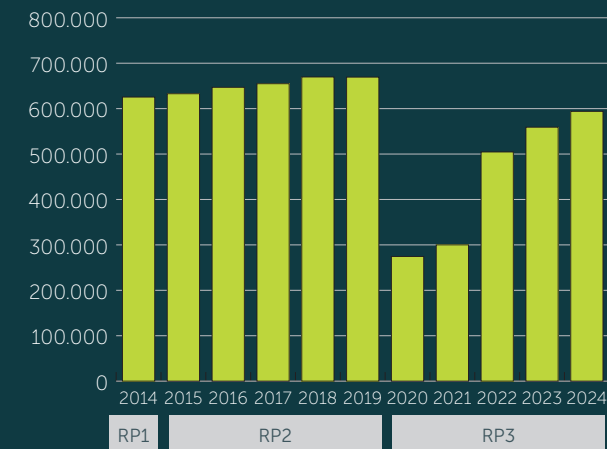
Pr. 31. december 2024 var der en restgæld på 200 mio. kr. af det ansvarlige lån, som Naviair fik ved etableringen som selvstændig offentlig virksomhed i 2010. Det ansvarlige lån er indgået på betingelser, der betyder, at lånet til enhver tid kan anses for egenkapital eller kapital sidestillet hermed.

Årets positive pengestrøm vedrørende drift udgjorde 108,3 mio. kr. Likviditeten er steget med 3,1 mio. kr. Lånefaciliteten på samlet 1,35 mia. kr. sikrer tilstrækkelig likviditet til at opretholde driften i 2025.

Soliditetsgrad inklusiv ansvarlig lånekapital udgør 49,3 pct.

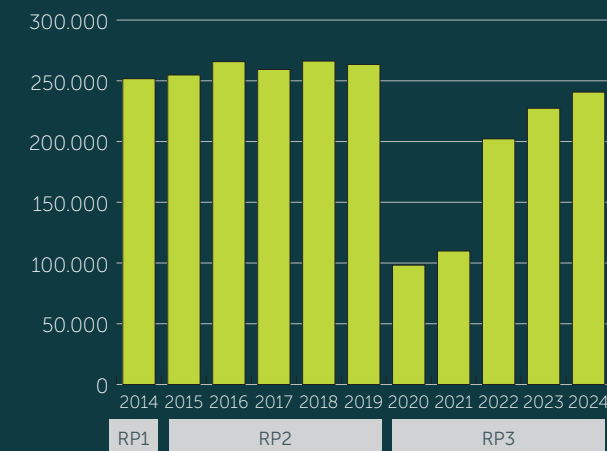
Operationer, En route

En route-operationer, dansk luftrum



Operationer, TNC København

Starter og landinger, Københavns Lufthavn



Modervirksomhedens resultat opdelt på costbaser

De to største costbaser, "En route - Danmark" og "TNC København", er reguleret i henhold til Europa-Kommis-sionens gennemførelsesforordning nr. 2019/317 af 11. februar 2019 om oprettelse af en præstations- og afgifts-ordning for det fælles europæiske luftrum. I henhold til ovennævnte forordning er Naviair forpligtet til at fordele sine indtægter og omkostninger på costbaser. Omkost-ningerne fordeles ved en direkte fordeling til costbaserne – blandt andet gennem tidsregistrering på arbejdsopga-ver eller via fordelingsnøgler.

COSTBASEREGNSKAB 2024 (DKK 1.000)	En route Danmark	En route Intern Grønland	En route Nord- atlanten	TNC København	Øvrige	I alt
Indtægter inkl. regulering af over-/underdækning	652.989	37.247	36.189	190.589	94.239	1.011.253
Andre eksterne omkostninger	-142.818	-19.930	-21.461	-40.513	-50.664	-275.386
Personaleomkostninger fratruk- ket arbejde udført for egen reg- ning og opført under aktiver	-487.720	-11.456	-11.109	-145.162	-77.208	-732.655
EBITDA	22.451	5.861	3.619	4.914	-33.633	3.212
Af- og nedskrivninger	-91.681	-2.575	-5.119	-15.443	-97.077	-211.895
EBIT	-69.230	3.286	-1.500	-10.529	-130.710	-208.683
Finansielle poster	-12.835	-262	-366	-2.064	4.502	-11.025
Resultat før skat	-82.065	3.024	-1.866	-12.593	-126.208	-219.708

Kunder

Naviair er i løbende dialog med kunderne om deres behov og forventninger, så der kan ydes den bedst mulige service. Der afholdes kundemøder med lufthavne, luftfartselskaber og Forsvaret blandt andet for at sikre, at der er tilfredshed med det operative samarbejde og Naviairs service.

I 2024 var Naviairs fem største en route-kunder (antal operationer):

SAS.....	20 %
Norwegian.....	12 %
Ryanair.....	8 %
KLM	6 %
Lufthansa	5 %

I 2024 var Naviairs fem største kunder inden for tårnkontrolltjeneste i Københavns lufthavn (antal starter):

SAS.....	36 %
Norwegian.....	14 %
Ryanair.....	7 %
Easyjet	4 %
Lufthansa	3 %

Fra København udføres AIS (Aeronautical Information Service), som omfatter aeronautiske publikationer for Danmark, Grønland og Færøerne. Naviair publicerer AIP'er (Aeronautical Information Publications) for alle tre områder samt VFG (Visual Flight Guide) for Danmark.

Desuden udgiver Naviair AIC'er (Aeronautical Information Circulars), Supplemter og NOTAMs (Notice to Airmen). I 2024 var der ca. 1.400 kunder, som abonnerede på nyhedsbrev om Naviairs publikationer.

God selskabsledelse

Rammerne for Naviairs virksomhed er fastlagt i lov om Naviair. Med selskabets 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.

I Naviair tilrettelægges selskabsledelsen 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.

Naviair følger statens anbefalinger for god selskabsledelse, hvor det er relevant for virksomheden. Anbefalingerne omfatter retningslinjer for styringen af statslige virksomheder, herunder krav, forventninger og anbefalinger om virksomhedsledelse. Anbefalingerne er samlet på Finansministeriets hjemmeside www.fm.dk.

Endvidere følges 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.

I 2020 etablerede Naviair en whistleblowerordning. Ordningen er nærmere beskrevet i afsnittet "Whistleblowerordning".

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 følge de retningslinjer og anvisninger, som bestyrelsen har angivet. Der er også fastlagt en forretningsorden for direktionen.

Bestyrelsens sammensætning beskrives i afsnittet "Naviairs ledelse og ledelsens behandling af bæredygtighedsforhold" i bæredygtighedsrapporten.

Bestyrelsen besidder samlet set generelle erhvervs- og ledelsesmæssige kompetencer samt indsigt i luftfartsområdet og samfundsforhold. Der er etableret en årlig evalueringsprocedure for bestyrelsen. Seneste evaluering blev gennemført med ekstern bistand i andet halvår 2024.

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

Formandskabet for bestyrelsen holder kvartalsvise 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 rapporteringer. 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 revisionsudvalg med to medlemmer.

Redegørelse om dataetik

Dette afsnit er en redegørelse efter årsregnskabslovens § 99 d om Naviairs politik for dataetik.

Anvendelse af data er en både grundlæggende, nødvendig og integreret del af arbejdet i Naviair, der blandt andet består i at indsamle og behandle data inden for rammerne af luftfartslovgivningen. Det sker med henblik på at monitorere og forbedre flyvesikkerhed og security og for at understøtte en effektiv lufttrafikstyring.

Naviairs Politik for dataetik fastlægger principper for Naviairs nøjagtighed i dataregistrering, omhyggelighed i databehandling og klassificering/prioritering af data i forskellige niveauer af følsomhed og fortrolighed. Politikken fastlægger også principper for kritisk tilgang til datakilder, herunder i anvendelsen af kunstig intelligens.

Naviairs politik for dataetik er vedtaget af bestyrelsen i 2024. Politikken vil blive udmøntet i konkrete retningslinjer. Retningslinjerne forventes at blive udarbejdet i 2025.

Redegørelse for mangfoldighed

Naviair gør brug af årsregnskabslovens § 107 d, stk. 5, og henviser til afsnittet "køn og mangfoldighed" i bæredygtighedsrapporten. I afsnittet redegøres for Naviairs politik, tiltag, mål og indikatorer for køn og mangfoldighed.

Oplysninger om immaterielle nøgleressourcer

Naviair aflægger regnskab efter årsregnskabsloven for virksomheder i regnskabsklasse D og skal efter årsregnskabslovens § 99, stk. 2, medtage oplysninger om immaterielle nøgleressourcer og redegøre for, hvordan virksomhedens forretningsmodel grundlæggende afhænger af sådanne immaterielle nøgleressourcer, og hvordan disse ressourcer er en kilde til værdiskabelse for virksomheden. Naviair henviser her til afsnittet om "Generelle oplysninger" i bæredygtighedsrapporten, hvori der blandt andet redegøres for bestyrelsens ledelseserhverv i andre virksomheder, samt afsnittet om "Sociale forhold" i bæredygtighedsrapporten, som indeholder oplysninger om medarbejderne som nøgleressourcer.

Særlige risici

Naviair 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.

Indtægtsgrundlag 2025-2029

Naviairs indtægtsgrundlag for 2025-2029 bliver fastlagt i regi af den europæiske præstationsordning. Dette sker tidligst ultimo Q1 2025. Da Naviairs plan for øget robusthed forudsætter en godkendelse af det indmeldte indtægtsniveau, er der en usikkerhed om Naviairs indtægtsgrundlag i perioden 2025-2029. Et lavere indtægtsgrundlag vil medføre driftsmæssige konsekvenser.

Flytrafikken

En negativ udvikling i flytrafikken, fx som følge af geopolitiske forhold eller en pandemi, udgør en høj økonomisk risiko for Naviair, da hovedindtægterne hænger direkte sammen med omfanget af en route-trafik i danske luftrum og trafikken til og fra de lufthavne, som Naviair betjener. Et lavere trafikniveau end forventet i 2025 i Eurocontrols prognose kan medføre, at Naviair lider et økonomisk tab på op til ca. 45 mio. kr. En negativ udvikling i flytrafikken vil også kunne have væsentlig indflydelse på Naviairs gæld.

Operationelt

Det er forventningen, at trafikken generelt kan afvikles tilfredsstillende dog med risiko for mindre forsinkelser af trafikken på enkelt dage, særligt i forbindelse med weekender, helligdage og ferieperioder.

Cybersikkerhed

Naviair er underlagt reglerne for kritisk infrastruktur og står over for en vedvarende forhøjet risiko for cyberangreb mod både administrative og operative netværk. Denne risiko vurderes som konstant af både Naviair og myndighederne, hvilket gør cybersikkerhed til et kritisk strategisk fokusområde. For at imødegå truslerne overvåger Naviair løbende trusselsbilledet og gennemfører regelmæssige forbedringer af sikkerhedsforanstaltningerne.

Naviair blev ISO 27001-certificeret i 2020, og certificeringen blev genbekræftet i 2023. Denne certificering understøtter vores evne til systematisk at håndtere cyber- og informationssikkerhed.

Desuden arbejder Naviair på at implementere EU's NIS2-direktiv, som skærper kravene til cybersikkerhed for kritisk infrastruktur. Implementeringen forventes færdiggjort i 2025.

Tekniske systemer

Naviair leverer flyvekontrol via avancerede tekniske systemer, og driftsstabilitet er afgørende. Tekniske nedbrud kan have alvorlige konsekvenser for flysikkerheden og driften af luftrummet, og derfor er kontinuerlig risikostyring afgørende for at sikre stabil drift. For at minimere risikoen for tekniske nedbrud er der etableret solide back-up løsninger på alle kritiske områder.

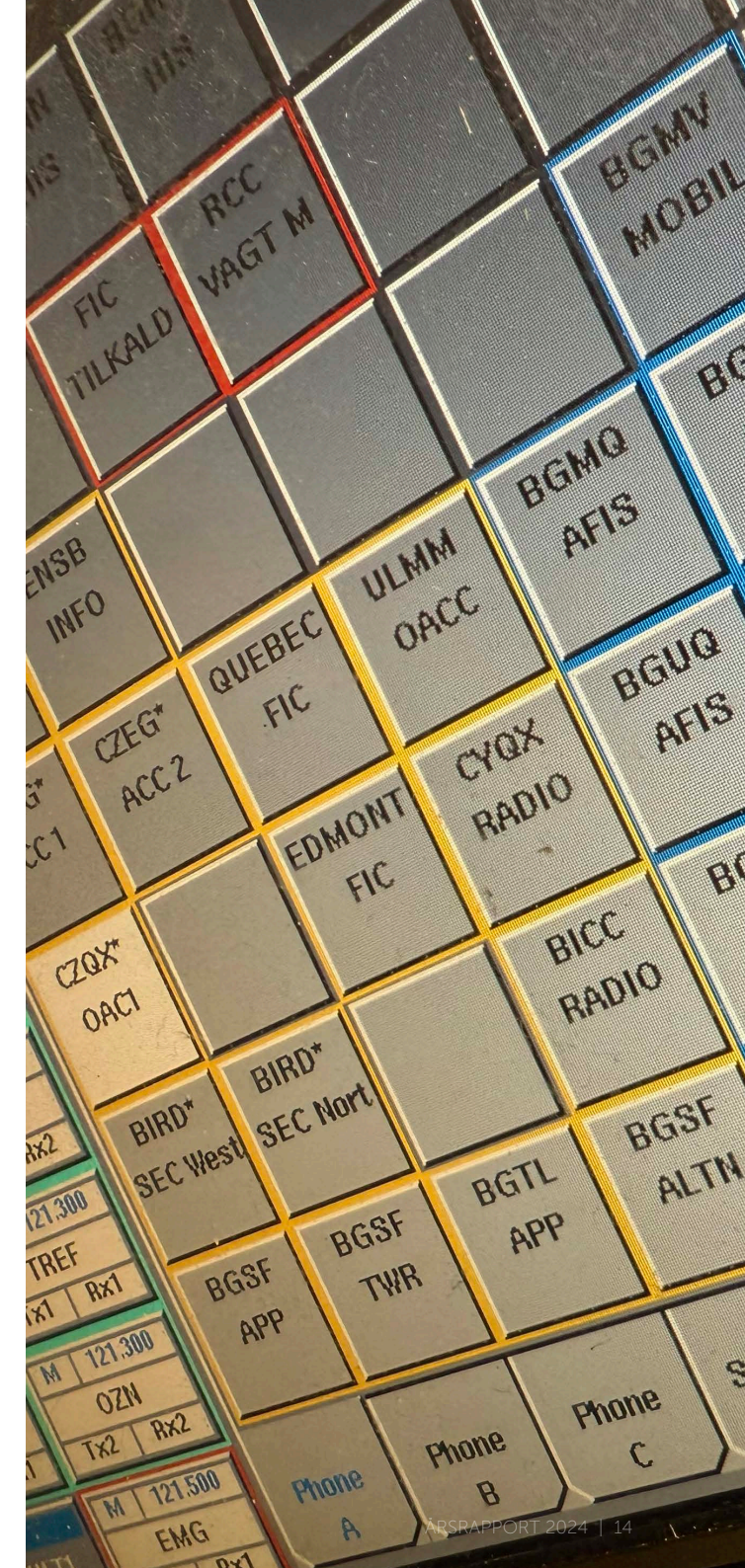
I de kommende år står Naviair over for et øget antal pensioneringer blandt tekniske medarbejdere, hvilket skaber en risiko for videnskloft og tab af nøglekompetencer. For at imødegå denne risiko er ledelsen fokuseret på rekruttering af nye specialister og elever samt at sikre effektiv videnoverdragelse.

Organisatoriske og arbejdsmetodiske risici

Naviair vurderer også organisationens struktur og arbejdsmetoder som centrale elementer i risiko- og optimeringsarbejdet. Ledelsen arbejder aktivt på at udvikle organisationen og sikre, at arbejdsmetoder i Naviair er tilpasset de ændrede krav og den stigende kompleksitet, som følger med den teknologiske udvikling og de regulatoriske krav, herunder NIS2.

Forsikringer

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



Forventninger til 2025

Naviair forventer et overskud på 20-30 mio. kr. efter skat i 2025. Forudsætningen for overskuddet er, at Europa-Kommissionen godkender indmeldingen af forventede omkostninger for perioden 2025-2029, som en del af den samlede præstationsplan for referenceperiode 4.

Det fortsatte arbejde med at opbygge den nødvendige operationelle robusthed medfører høje udgifter til uddannelse af flyveledere. Der forventes en yderligere forøgelse af personaleomkostningerne, blandt andet grundet helårseffekt af OK24-overenskomsten samt elementer af OK24-overenskomsten, der først træder i kraft i 2025. Samtidig forventes et fortsat højt forbrug af ekstravagter.

Naviairs gæld og tilgodehavende, som opstod som følge af COVID-19, forventes i 2025 reduceret med ca. 150 mio. kr. i forhold til 2024. Nedbringelsen afhænger af Europa-Kommissionens fastlæggelse af størrelsen på det tilladte indtægtsgrundlag for referenceperiode 4 samt af at trafikken udvikler sig som forventet i Eurocontrols seneste STATFOR-prognose fra oktober 2024. Ved godkendelse af Naviairs indmelding forventes gæld og tilgodehavende fuldt nedbragt i 2029.

Det er forventningen, at flytrafikken i 2025 vil stige med 5,4 pct. af niveauet fra 2024 i henhold til seneste STATFOR-prognose fra oktober 2024. Trafikmønstret fra 2024 med et højere trafikniveau i ferieperioder og lavere niveau i hverdagene forventes at fortsætte.



Bæredygtighedsrapport

Naviair præsenterer i det følgende sin bæredygtighedsrapport i overensstemmelse med Europæiske Standarder for Bæredygtighedsrapportering (ESRS), jf. delegeret forordning (EU) 2023/2772. Bæredygtighedsrapporten består af fire sektioner: generelle oplysninger, miljøoplysninger, sociale oplysninger og ledelsesoplysninger.

Standarderne for Bæredygtighedsrapportering følger af Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), jf. Europa-Parlamentet og Rådets direktiv (EU) 2022/2464. Som selvstændig offentlig virksomhed med mere end 500 ansatte er Naviair omfattet af nye rapporteringskrav fra 2024. Oplysningskravene indføres over en årrække.

Generelle oplysninger

I dette kapitel beskrives indledningsvist grundlaget for udarbejdelsen af bæredygtighedsrapporten og Naviairs organisering og ledelse af bæredygtighedsarbejdet. Derefter præsenteres Naviairs forretningsmodel, værdikæde og strategi ud fra et bæredygtighedsperspektiv og til sidst redegøres for arbejdet med og resultatet af Naviairs dobbelt væsentlighedsvurdering af bæredygtighedsforhold.

Grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedsrapporten

Bæredygtighedsrapporten er udarbejdet på konsolideret grundlag og gælder samme virksomhed som det finansielle regnskab.

I 2024 er Naviairs værdikæde blevet identificeret og beskrevet i forbindelse med dobbelt-væsentlighedsanalysen. Beskrivelsen indeholder værdikædeoplysninger i form af direkte og indirekte forretningsforbindelser i værdikæden opstrøms-/nedstrøms samt oplysninger om væsentlige indvirkninger, risici og muligheder herfra.

I 2024 anvendte Naviair indfasningsbestemmelserne i overensstemmelse med tillæg C til ESRS 1 for at udelade fuld rapportering vedrørende egen arbejdsstyrke (S1), berørte samfund (S3) samt forbrugere og slutbrugere (S4). Selvom Naviair anvender indfasningsbestemmelserne, er der en kort beskrivelse af politikker, tiltag, mål og eventuelle relevante indikatorer i afsnittene "Egen arbejdsstyrke (S1)" og "Flyvesikkerhed (S3+S4)".

Naviair medtager oplysninger fra årsregnskabsloven § 107 d vedrørende virksomhedens mangfoldighedspolitik i afsnittet "køn og mangfoldighed".

Naviair har hverken anvendt mulighederne for undtagelse om bestemte oplysninger, der svarer til intellektuel ejendomsret, knowhow eller innovationsresultater, jf. ESRS 2, pkt. 5, litra d, eller om fritagelse for offentliggørelse af forestående udviklinger eller anliggender under forhandlinger, jf. ESRS 2, pkt. 5, litra e.

Naviairs ledelse og ledelsens behandling af bæredygtighedsforhold

Naviair ledes af en bestyrelse, som varetager den overordnede ledelse af Naviair. Naviairs bestyrelse består af ni medlemmer, hvoraf seks medlemmer er udpeget af transportministeren. Herudover består bestyrelsen af tre medarbejdervalgte medlemmer. Bestyrelsen skal ifølge vedtægterne sammensættes således, at den samlet set har generelle erhvervs- og ledelsesmæssige kompetencer samt indsigt i luftfartsområdet og samfundsforhold.

Direktionen er ansat af bestyrelsen til at varetage den daglige ledelse. Naviairs registrerede direktion består af den administrerende direktør Anders Rex (CEO) og økonomidirektøren Mads Kvist Eriksen (CFO). Den daglige drift varetages i et samarbejde med driftsdirektøren Thorsten Elkjær (COO), den tekniske direktør Jimmi Hartvig Iversen (CTO) og HR-direktøren Pernille Juel Sefort (CHRO), som tilsammen udgør "Daglig Direktion". Pr. 1. januar 2025 udvides "Daglig Direktion" med en kommerciel direktør (CCO). I forbindelse med udvidelsen tiltræder Thorsten Elkjær som CCO, mens Morten Fruensgaard tiltræder som COO.

Naviairs ledelse (bestyrelse og direktion) er ansvarlige for at efterleve gældende lovgivning, herunder Lov om Naviair og bestemmelser i selskabsloven og årsregnskabsloven, samt de deraf afledte vedtægter og forretningsordener m.v. Ledelsen besidder i kraft af deres hverv og position en ekspertise i Naviairs forretningsgange. Dertil arbejder flere af Naviairs afdelinger med ekspertise indenfor blandt andet jura, forretningsledelse og økonomi med administrationen af Naviairs forretningsgange.

Naviairs ledelse er sammensat med identiteter og kompetencer, som fremgår i oversigten med Naviairs bestyrelse og direktion på de næste sider. Oversigten over bestyrelsen og direktionen er medtaget for at synliggøre den bæredygtighedsrelaterede ekspertise, som bestyrelsesmedlemmerne og direktionen besidder og har opnået gennem ansættelser og erfaring fra andre virksomheder og bestyrelsesposter vedrørende blandt andet god virksomhedsadfærd og andre bæredygtighedsforhold.

Naviairs ledelse - Bestyrelse (pr. 31. december 2024)



Flemming Jensen (formand)
Administrerende direktør, DSB

Formand for bestyrelsen for:

- TP Aerospace

Medlem af bestyrelsen for:

- Industriens arbejdsgivere i Danmark
- Forretningsudvalget og hovedbestyrelsen i Dansk Industri



Pernille Dahlgard
(medlem af bestyrelsens revisionsudvalg)
Chief Officer Government, Business & Analytics and Interim CTO hos Maersk Mc-Kinney Moller Centre for Zero Carbon Shipping

Medlem af bestyrelsen for:

- PJ Circular Engineering



Flemming Kim Hansen
Senior Engineer, ATM Support, Naviair

Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

Formand for Teleklubben (Kreds 6)

Medlem af bestyrelsen for:

- TRF (Trafikforbundet)



Per Møller Jensen (næstformand)
Administrerende direktør
i Stjernegaard Rejser A/S



Jørgen Martin Meyer
Juridisk konsulent hos Kirk Larsen og
Ascanius Advokatpartnerselskab
Advokat (bestalling deponeret)

Medlem af bestyrelsen for:

- Dronning Louises Stiftelse
- Samrådets Boligselskab
- Advisory Board Kirk Larsen & Ascanius



Esben Jean-Pierre Blum
Flyveleder, Copenhagen TWR/APP, Naviair
Medejer og CEO i 2B Consulting

Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem



Anne Charlotte Mark
(formand for bestyrelsens revisionsudvalg)
Professionelt bestyrelsesmedlem

Næstformand for bestyrelsen for:

- J-F. Lemvigh Müller Holding
- Investeringsforeningen Sparinvest

Medlem af for bestyrelsen for:

- Investeringsforeningen Nykredit Invest
- Investeringsforeningen Nykredit Invest Engros
- Placeringsforeningen Nykredit Invest
- Kapitalforeningen Nykredit Invest Engros
- Investeringsforeningen Nykredit Invest Balance
- Jera Capital
- Lemvigh-Müller Fonden
- Lærernes Pension
- Sygehusgrunden Komplementar ApS
- Sygehusgrunden P/S



Ellen Trane Nørby
Selvstændig konsulent
Ejer af Trane&Nørby Holding og Consult ApS
2. viceborgmester, Sønderborg Kommune

Formand for bestyrelserne:

- DANVA – Brancheforeningen for Vand og Spildevand
- SONFOR Holding A/S
- SONFOR Deponi A/S
- SONFOR Genbrug & Affald A/S
- SONFOR Resort Varme A/S
- SONFOR Service A/S
- SONFOR Spildevand A/S
- SONFOR Vand A/S
- SONFOR Varme A/S
- SONFOR Vedvarende Energi A/S

Næstformand for bestyrelsen:

- Sydbank A/S

Medlem af for bestyrelsen for:

- Project Zero-Fonden
- Sønderborg Lufthavn
- EnhanceTopCo (Epista Life Science)



Casper Kamp Ransborg
Flyveleder, Copenhagen TWR/APP, Naviair

Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

Naviairs ledelse - Direktion (pr. 31. december 2024)



Anders Rex

Profession:

- Chief Executive Officer

Ansæt i Naviair siden:

- 2023

Tidligere ansættelser

- Forsvarsattaché i Washington
- Chef for Udviklings- og Planlægningsstaben i Forsvarskommandoen
- Chef for Flyverkommandoen



Mads Kvist Eriksen

Profession:

- Chief Financial Officer

Ansæt i Naviair siden:

- 2021

Tidligere ansættelser

- Økonomidirektør, Forsvarsministeriet
- Underdirektør, DR

Naviairs ledelse - Øvrige ledende medarbejdere (pr. 31. december 2024)



Thorsten Elkjær

Profession:

- Chief Operating Officer

Ansæt i Naviair siden:

- 2000

Tidligere ansættelser

- Director Operations, Naviair
- Director, Tower & Approach Services, Naviair
- Manager Copenhagen Tower, Naviair



Pernille Juel Sefort

Profession:

- Chief Human Resources Officer

Ansæt i Naviair siden:

- 2019

Tidligere ansættelser

- Leder af Change Management & Ledelsessekretariatet, ATP og UdbetalingDanmark
- Leder af KoncernHR/Facility Management, ATP



Jimmi Hartvig

Profession:

- Chief Technical Officer

Ansæt i Naviair siden:

- 2023

Tidligere ansættelser

- Head of Airport Technology, Københavns Lufthavne A/S

For at bidrage til endnu større gennemsigtighed vedrørende ekspertise og kompetencer hos Naviairs direktion er der inkluderet oplysninger om profession og tidligere chefansættelser.

Naviairs øverste ledelsesorgan (bestyrelsen) er sammensat med en ligelig kønsfordeling, hvad angår de medlemmer, der er udpeget af Naviairs ejer, transportministeren. Det vil sige, at der er 50 pct. kvinder og 50 pct. mænd. Som følge af ESRS 2, pkt. 21, litra e, defineres de tre medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer som værende "ikke uafhængige" bestyrelsesmedlemmer, fordi de qua deres ansættelse har forretningsrelation til Naviair. De to medlemmer af Naviairs direktion er begge mænd, det vil sige, at direktionen er 100% sammensat af mænd.

Bestyrelsens sammensætning pr. 31. december 2024	2024	Enhed
Totale antal medlemmer	9	antal
Antal medarbejdervalgte medlemmer	3	antal
Procentdelen af uafhængige bestyrelsesmedlemmer	66,7	pct.
Procentdel af kvinder i bestyrelsen (inkl. medarbejdervalgte)	33,3	pct.
Procentdel af mænd i bestyrelsen (inkl. medarbejdervalgte)	66,7	pct.
Procentdel af kvinder i bestyrelsen (ekskl. medarbejdervalgte)	50	pct.
Procentdel af mænd i bestyrelsen (ekskl. medarbejdervalgte)	50	pct.

Bestyrelsen har bemyndiget Revisionsudvalget til at føre tilsyn med Naviairs implementering af CSRD og rapporteringen af indvirkninger, risici og muligheder knyttet til bæredygtighedsforhold.

Økonomidirektøren (CFO) er bemyndiget som ansvarlig for bæredygtighedsrapportering. Organiseringen understøtter den tætte forbindelse til Naviairs økonomifunktion. Øvrige ledende medarbejdere er ansvarlige for at udvikle og implementere bæredygtighedsindsatser på deres respektive fagområder. Således integreres bæredygtighed i kerneforretningen og væsentlige indvirkninger, risici og muligheder indtænkes i Naviairs overordnede strategiarbejde.

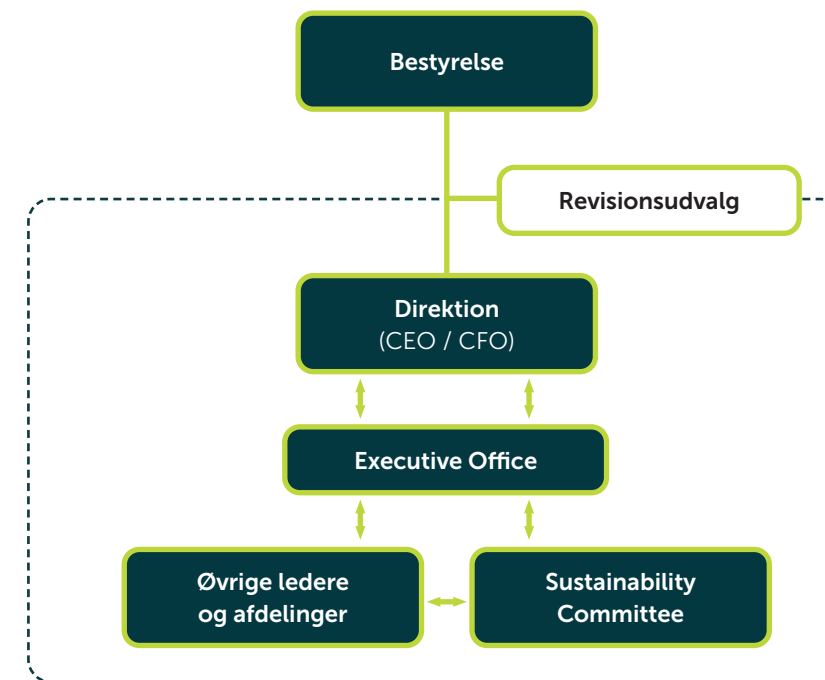
Til at sikre tilsyn med mål og sikre tværgående koordination af bæredygtighedsarbejdet er der nedsat en "Sustainability Committee", hvor fagligheder inden for IT, indkøb, bygning, projekter, flyveledelse, analyse, jura, kommunikation og personale er repræsenteret. Komitéen ledes af CFO.

Naviair har en tovholderfunktion for bæredygtighedsarbejdet til koordinering og implementering af CSRD. Tovholderfunktionen er forankret i Naviairs Executive Office med reference til virksomhedens administrerende direktør (CEO).

Naviairs bestyrelse bliver løbende inddraget i og orienteret om implementeringen af CSRD. Revisionsudvalget følger implementeringen tæt. I 2024 var fokus primært på udarbejdelse af Naviairs første dobbelt væsentlighedsvurdering indeholdende væsentlige indvirkninger, risici og muligheder samt at opbygge en rapporteringsmodel for Naviair.

Rapportering foregår i dag på flere organisatoriske niveauer under forskellige interne funktioner. Dette er med til at sikre kvaliteten og den interne kontrol i håndteringen af indvirkninger, risici og muligheder. I figuren "Struktur over Naviairs rapporteringslinjer i forbindelse med bæredygtighedsrapportering" illustreres Naviairs organisering i forhold til rapporteringslinjer (illustreret med pile). Den "lagdelte" organisering, hvor flere afdelinger og organer arbejder med bæredygtighedsrapportering, er med til at sikre intern kontrol/kvalitet.

I 2025 vil der blive arbejdet på at udbygge strukturen for, hvordan og hvor ofte Naviairs ledelse skal informeres om bæredygtighedsforhold og opfølgning herpå.



Struktur over rapporteringslinjer hos Naviair i forbindelse med bæredygtighedsrapportering

I tabellen "Væsentlige indvirkninger, risici og muligheder" fremgår Naviairs væsentlige indvirkninger, risici og muligheder fra Naviairs dobbelt væsentlighedsvurdering, som i 2024 er behandlet og godkendt af Naviairs ledelse. De væsentlige indvirkninger, risici og muligheder er med til at belyse hvilke problemstillinger, som Naviair har i forhold til påvirkning af mennesker og miljø og er styrende for hvilke oplysningskrav, Naviair har medtaget i denne årsrapport.

Væsentlige indvirkninger, risici og muligheder					
Emne	Type	Status	Tidshorisont	Væsentlige indvirkninger, risici og muligheder	Beskrivelse
E1 – Klimaændringer					
Modvirkning af klimaændringer	Negativ indvirkning	Faktisk	Kort	CO ₂ -udledning (VK)	CO ₂ -udledning igennem hele Naviairs værdikæde kan påvirke klima og miljø negativt.
	Positiv indvirkning	Potentiel	Mellem	Reducere kondensstriber og dermed drivhuseffekten (VK)	Hensyntagen til kondensstriber kan mindske drivhuseffekten.
S1 – Egen arbejdsstyrke					
Arbejdsvilkår	Positiv indvirkning	Faktisk	Kort	Arbejdsvilkår for medarbejdere (EA)	Naviair har stor indflydelse på dets medarbejdere og skal sikre gode arbejdsvilkår.
	Risiko	Faktisk	Kort	Rekruttering og uddannelse af nye medarbejdere (EA)	Manglende rekruttering og uddannelse af nye medarbejdere kan skade driften.
Ligebehandling og lige muligheder for alle	Mulighed	Faktisk	Kort	Fastholde medarbejdere ved attraktiv og mangfoldig arbejdsplads (EA)	Naviair skal have fokus på trivsel, kønsligestilling og mangfoldighed, således fastholdelse af medarbejdere sikres.
S3 - Berørte samfund					
Sikkerhedsrelaterede indvirkninger	Positiv indvirkning	Faktisk	Kort	Sikkerhed for samfundet (EA)	Naviair understøtter sikker flytrafik for det omkringliggende samfund.
	Risiko	Faktisk	Kort	Ulykker der påvirker samfundet (EA)	Briker i sikkerheden som medfører ulykker kan potentielt være meget skadeligt for Naviairs virksomhed.
S4 – Forbrugere og slutbrugere					
En persons sikkerhed	Positiv indvirkning	Faktisk	Kort	Sikker transport af passagerer (EA)	Naviair understøtter sikker transport af passagerer og gods.
	Risiko	Faktisk	Kort	Ulykker der påvirker passagerer (EA)	Briker i sikkerheden som medfører ulykker kan potentielt være meget skadeligt for Naviairs virksomhed.
G1 – Virksomhedsadfærd					
Virksomhedsadfærd	Positiv indvirkning	Faktisk	Kort	Sikring af god virksomhedsadfærd (EA)	Naviair sikrer ansvarlig virksomhed, jf. bl.a. whistleblowerordning, Code of Conduct og politik for samfundsansvar.
	Risiko	Faktisk	Kort	Slæk i god virksomhedsadfærd (EA)	Hvis Naviair ikke overholder procedurer for god virksomhedsadfærd kan det skade Naviairs indtægtsmuligheder.

(VK) = Væsentlig indvirkning, risiko eller mulighed identificeret i værdikæden
 (EA) = Væsentlig indvirkning, risiko eller mulighed identificeret i egne aktiviteter
 Tidshorisont = kort (1 år), mellem (1-5 år), lang (over 5 år)

Incitamentsordninger

Naviair anvender ikke incitamentsordninger relateret til bæredygtighedsforhold. Der er derfor heller ikke indregnet klimarelaterede hensyn i aflønningen af Naviairs ledelse.

Redegørelse for due diligence

Krydshenvisninger til centrale elementer af due diligence	
Centrale elementer af Due Diligence	Oplysningskrav i bæredygtighedsrapporten
a) Indarbejdelse af due diligence i ledelse, strategi og forretningsmodel	GOV-1, GOV-2, SBM-1
b) Samarbejde med berørte interessenter i alle vigtige trin i due diligence-proceduren	SBM-2, IRO-1
c) Identifikation og vurdering af negative virkninger	GOV-2, IRO-1, E1.IRO-1, G1.IRO-1, ESRS 2, pkt. 17, litra a,
d) Foranstaltninger til afhjælpning af disse negative virkninger	E1-3, ESRS 2, pkt. 17, litra d, G1-1
e) Sporing af effektiviteten	E1-4, E1-5, E1-6, ESRS 2, pkt. 17, litra b. G1-4, G1-5, G1-6

Naviair har ikke indført en politik for gennemførelse af due diligence i forhold til overholdelse af menneskerettigheder og miljøforpligtelser. For sidetalsreferencer til oplysningskravene se side 53-54.

Risikohåndtering og intern kontrol forbundet med bæredygtighedsrapportering

I 2024 identificerede og vurderede Naviair bæredygtighedsrisici i forbindelse med dobbelt væsentlighedsanalysen. Processen var struktureret, så der indledningsvist blev foretaget en kvalitativ vurdering af de potentielle bæredygtighedsrisici, som kunne være relevante for Naviair, hvorefter der blev foretaget en vurdering af risicienes væsentlighed.

Væsentlighed fastlægges ud fra en metode, hvor parametrene sandsynlighed og omfang vurderes. Sandsynlighed skal forstås som sandsynligheden for, at en given risiko indtræffer, mens omfang i forbindelse med risici skal forstås som alvorligheden af de økonomiske konsekvenser, der vil opstå, hvis risikoen indtræffer.

Sandsynligheden og omfang er vurderet på en skala fra 1-5, og gennemsnittet giver sammenlagt produktet af en risiko. Risikoen bliver væsentlig, når det sammenlagte produkt er på 3 eller derover. Risikoproduktet er definerende for risikoprioriteringen. En nærmere beskrivelse af metoden fremgår i afsnittet "Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder".

Naviair sætter en ære i at levere sikker og effektiv styring af lufttrafikken, og historisk har dansk luftrum været præget af en meget høj grad af sikkerhed.

De følgende risici angående ulykker og slæk i virksomhedsadfærd skal læses med tanke på, at alvorligheden af risiciene kan løfte risiciene op over tærsklen som værende væsentlige.

I 2024 har Naviair identificeret de væsentligste bæredygtighedsrisici som værende:

- Risiko for manglende rekruttering og uddannelse af nye medarbejdere
- Risiko for ulykker der påvirker samfundet
- Risiko for ulykker der påvirker passagerer
- Risiko for slæk i virksomhedsadfærd

Risiciene er blevet præsenteret for og godkendt af de afdelinger i Naviair, hvor risiciene primært er forankret. Efter godkendelsen er de væsentligste bæredygtighedsrisici præsenteret for og godkendt af Naviairs direktion og bestyrelse. På den måde sikres enstemmighed og intern kontrol angående konstatering og vurdering af bæredygtighedsrisici i Naviair. Direktionen er løbende blevet oplyst om de interne processer, som er igangsat i forbindelse med Naviairs bæredygtighedsrisici.

I regi af dobbelt væsentlighedsanalysen er resultaterne af risikovurderingen periodisk blevet afrapporteret på bestyrelsesmøder, revisionsudvalgsmøder og direktionsmøder. Strategier for afbødning og mitigerende tiltag for risiciene vil blive fremlagt under de emnespecifikke standarder, hvortil risiciene er tilknyttet.

Naviair har påbegyndt et udviklingsarbejde med at integrere processerne for den overordnede virksomhedsrisikovurdering og væsentlige risici forbundet med bæredygtighed. Den første del af udviklingsarbejdet har fokus på at strømline vurderingerne i forhold til blandt andet tærskler og tidshorisonter.

Den forventes færdiggjort i 2025. Formålet er at opnå en endnu stærkere struktur for kontrol med identificerede bæredygtighedsrisici og en tydelig strategi for at afbøde risiciene.

Forretningsmodel, værdikæde og strategi (fokusområder)

Naviair er ansvarlig for samfundskritisk infrastruktur i Danmark, Grønland og på Færøerne.

Naviairs hovedaktivitet er lufttrafiktjeneste, som skal sikre, at flyvning i dansk luftrum – og ved danske lufthavne – gennemføres på en sikker og effektiv måde. Naviairs kerneaktiviteter er beskrevet i afsnittet "Virksomhedsoplysninger". Den primære aktivitet er flyveledelse, og herudover er de væsentligste aktiviteter flyveinformations-, briefing- og flyvepladsflyveinformationstjeneste, teknisk drift og vedligehold af egne og eksterne anlæg samt luftfartsinformationstjeneste.

Naviair har aktiviteter og lokationer både i Danmark, Grønland og på Færøerne. Med udgangen af 2024 var der 674 medarbejdere i Naviair. I tabellen "Antal ansatte efter geografisk lokation" vises hvor medarbejderne er ansat.

Kastrup	558 ansatte
Billund	35 ansatte
Aalborg	24 ansatte
Roskilde	18 ansatte
Nuuk	17 ansatte
Aarhus	10 ansatte
Rønne	6 ansatte
Vágar	6 ansatte
Naviair, i alt	674 ansatte

Naviairs kunder er primært brugere af det danske luftrum og lufthavne i Danmark og på Færøerne, som betaler for lufttrafiktjeneste via afgifter eller kontrakter.

Naviair vil i 2025 genbesøge bæredygtighedsrelaterede mål med hensyn til betydelige grupper af kundekategorier og geografiske områder. Naviair afventer EFRAGs (European Financial Reporting Advisory Group) udarbejdelse af ESRS-sektorer, med henblik på en vurdering af om en opdeling af det finansielle regnskab efter væsentlige ESRS-sektorer skal udarbejdes. Naviair anvender derfor indfasningsmuligheden jf. ESRS 1, Tillæg C, angående ESRS 2 pkt. 40, litra b og c.

COSTBASEREGNSKAB 2024 (DKK 1.000)	En route Danmark	En route Intern Grønland	En route Nord- atlanten	TNC København	Øvrige	I alt
Indtægter inkl. regulering af over-/underdækning	652.989	37.247	36.189	190.589	94.239	1.011.253

Naviairs indtægter og omkostninger er fordelt på costbaser, der definerer Naviairs kerneydelser. I ledelsesberetningens afsnit "Modervirksomhedens resultat opdelt på costbaser" vises årets resultat fordelt på aktivitetsområder.

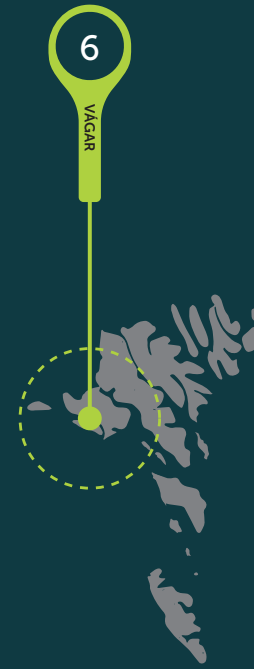
I denne tabel kan Naviairs væsentligste markeder og nettoomsætninger aflæses.



Danmark



Færøerne

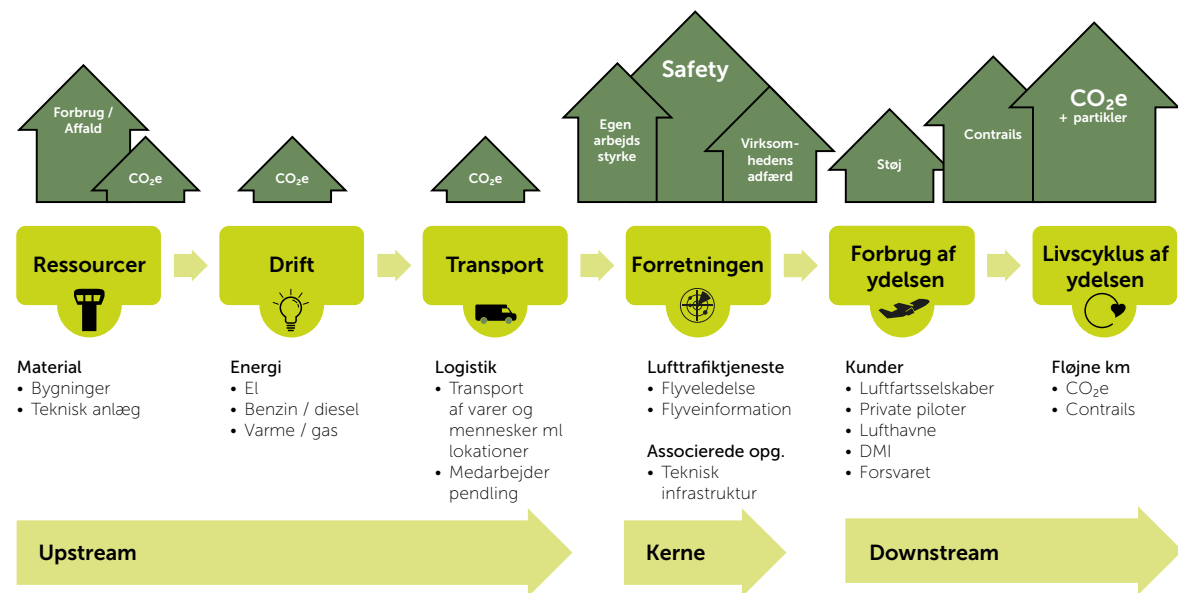


Grønland



Antal ansatte i Naviar efter geografisk lokation

Med fokus på hvor Naviair påvirker miljø og mennesker, kan Naviairs værdikæde opsummeres i nedenstående illustration



Naviairs værdikæde

Værdikæden er gældende for alle Naviairs geografiske lokationer. Naviair leverer samme type ydelse på alle lokationer. Derfor er geografi ikke udslagsgivende i forbindelse med indvirkninger, risici og muligheder. Figuren synliggør derudover også Naviairs input, fordele for kunder og interessenter, der anvender vores ydelse, og vigtigste karakteristika ved vores værdikæde såsom centrale forretningsaktører.

Processen til identificering af værdikæden udfoldes i afsnittet "Tilgang og proces til identifikation og vurdering af bæredygtighedsforhold". Herudover er der indarbejdet input fra Naviairs væsentligste interessenter, hvilket uddybes i næste afsnit.

Naviairs fokusområder angående klimaændringer, egen arbejdsstyrke, flyvesikkerhed og god virksomhedsadfærd uddybes under de konkrete emnespecifikke standarder. I figuren "Naviairs overordnede fokusområder inden for bæredygtighed" er Naviairs overordnede fokusområder inden for bæredygtighed opsummeret.

<p>KLIMAÆNDRINGER</p> <p><i>Modvirke klimaændringer</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Brændstofreducerende indsatser, herunder direkte ruteføring • Opmærksomhed på kondensstriber som positiv indvirkning • Etablering af vedvarende energikilder og forbedring af energieffektivitet 	<p>EGNE MEDARBEJDERE</p> <p><i>Mangfoldighed og arbejds-vilkår</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Samarbejdsgrundlag med fokus på at medarbejdere oplever sig værdsatte, respekterede og inkluderede • Robusthedsplan skal sikre balance mellem opgaver og ressourcer • Køn og mangfoldighed ud fra overskrifterne diversitet, ligestilling og inklusion 	<p>FLYVESIKKERHED</p> <p><i>Sikker og effektiv flyveledelse</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Naviairs Safety- og Kvalitetspolitik som kvalitetsparameter • Safety Management System understøtter og udvikler en stærk flyvesikkerhedskultur • Safety Committee behandler alle flyvesikkerhedsmæssige forhold 	<p>VIRKSOMHEDSADFÆRD</p> <p><i>Ansvarlig virksomheds- adfærd</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bestyrelsesgodkendte politikker opretholder god virksomhedsadfærd • Code of Conduct for leverandører og medarbejdere rammesætter integritet og troværdighed • Whistleblowerordning ved mistanke om forhold, der er i strid med lovgivningen eller Naviairs interne regler
---	--	--	---






Naviairs overordnede fokusområder indenfor bæredygtighed

Interessenters interesser og synspunkter

Som led i Naviairs dobbelt væsentlighedsvurdering er perspektiver fra relevante interessenter kortlagt og inddraget. Naviairs interessenter vedrørende bæredygtighedsforhold spænder bredt over brugere, lufthavne, medarbejdere, leverandører, civil-samfundsorganisationer (NGO'er) og ejer (Transportministeriet).

Naviair lægger vægt på at have en løbende dialog med sine interessenter, så deres interesser kan indtænkes i Naviairs bæredygtighedstiltag. Interaktionen og dialogen betyder, at Naviair bedre kan afstemme virksomhedens interesser med synspunkter hos virksomhedens interessenter.

Nedenstående opsummerer resultatet af analysen.

	 Brugere	 Lufthavne	 Medarbejdere	 Leverandører	 NGO'er	 Ejer
Påvirkning	Sikkerhed og kortere flyveje	Sikkerhed, effektiv indflyvning, taxi-tid og støj	Arbejdsvilkår	Miljørigtige valg	Politik	Politik
Proces	Desk-research Dialogmøde	Desk-research Dialogmøde	Dialog i HSU	Ad hoc dialog	Desk-research	Dialogmøde
Emner i fokus	Brændstofbesparelse Viden om kondensstriber	Brændstofeffektive procedure Begrænse nabostøj Være bæredygtig (under ét) som leverandør	Drøftelse af væsentlige emner Intern kommunikation om initiativer	Vurdering af muligheder ved indgåelse af nye kontrakter	Begrænse CO ₂ -udledning Kondensstriber	Drøftelse af væsentlige emner

Interessentanalyse

Tilgangen til inddragelse af interessenters perspektiv er tilpasset kategorien af interessenter, hvor der veksles mellem direkte dialog og desk-research af interessenternes officielle politikker. I interaktionen med brugere og lufthavne er der udvalgt repræsentanter baseret på volumen af engagementet, således at det luftfartsselskab og den lufthavn, der fylder mest i Naviairs forretning er udvalgt til direkte dialog. Direkte dialog med Naviairs ejer er ligeledes valgt. Mindre kunder er inddraget i forbindelse med desk-research. Leverandørers perspektiv inddrages ad hoc ved indgåelse af nye kontrakter.

Dialogen med medarbejderne foregår i formelle samarbejdsorganer, fx Hovedsamarbejdsudvalget (HSU). Her har medarbejderne mulighed for at sætte ord på deres opfattelser og synspunkter. Medarbejderes synspunkter og interesser indgår i Naviairs behandling af bæredygtighedsforhold.

Naviair har foretaget en desk-research på officielle holdninger hos forskellige NGO'er, som har fokus på grøn omstilling inden for luftfart. Desk-researchen tydeliggjorde, hvilke emner der fylder hos NGO'er, der beskæftiger sig med luftfart, og dermed hvor Naviair bør lægge fokus.

Holdninger og synspunkter hos væsentlige interessenter er blevet drøftet i Naviairs Sustainability Committee og kommunikeret til Naviairs ledelse gennem direktionens møder, revisionsudvalgsmøder og bestyrelsesmøder.

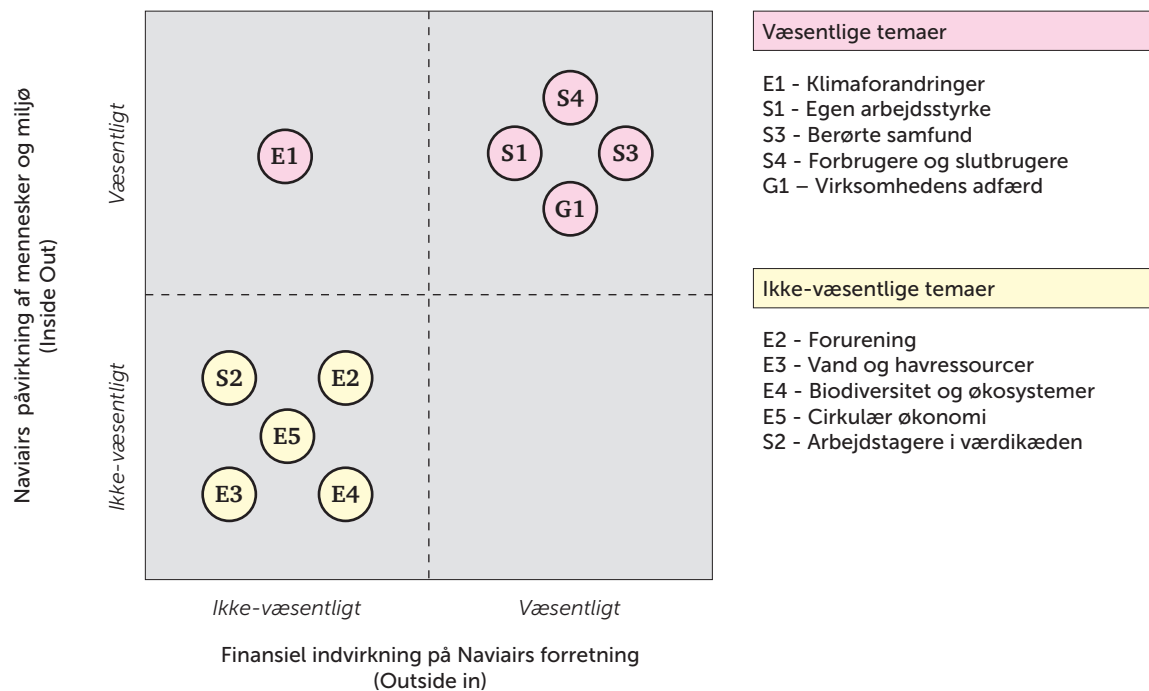
Interessenternes synspunkter har generelt været i tråd med Naviairs egne vurderinger. Synspunkterne har skabt værdi ved at nuancere og rykke en smule på vægtingen af de indvirkninger, Naviair har på miljø og mennesker. Interessenters synspunkter er indarbejdet i den endelige væsentlighedsvurdering, som præsenteres i afsnittet "Naviairs væsentlige bæredygtighedsemner".



Naviairs væsentlige bæredygtighedsemner

Den dobbelte væsentlighedsvurdering omfatter vurdering af Naviairs indvirkninger på miljø og mennesker og bæredygtighedsemnernes indvirkning på Naviairs udvikling og finansielle stilling.

Naviair har identificeret indvirkninger, risici og muligheder med afsæt i Naviairs værdikæde. Tilgangen var en kvalitativ top-down helhedsvurdering, hvor alle ESRS-standarder er blevet vurderet. Alle under-underemner, jf. ESRS 1, tillæg A, AR 16, er ligeledes vurderet. I figuren herunder fremgår resultatet af Naviairs dobbelt væsentlighedsvurdering.



Resultat af Naviairs dobbelt væsentlighedsvurdering

I tabellen "Væsentlige indvirkninger, risici og muligheder" er det tydeliggjort, under hvilke emnespecifikke standarder de konstaterede indvirkninger, risici og muligheder er identificeret. I tabellen fremgår det derudover, hvorvidt indvirkningerne er identificeret i forbindelse med egen aktivitet eller i værdikæden.

I 2024 har det ikke været muligt at beregne de aktuelle finansielle virkninger på baggrund af væsentlige risici og muligheder. Naviair vil i de kommende år arbejde frem mod at udregne de finansielle effekter af væsentlige risici og muligheder fra værdikæden. I 2024 anvendte Naviair indfasningsmuligheden angående ESRS 2 pkt. 48 litra e, jf. indfasningsbestemmelserne under ESRS 1 tillæg C.

Jf. ESRS 2 pkt. 48, litra f, har Naviair ikke udført en analyse angående modstandsdygtigheden af virksomhedens strategi og forretningsmodel med hensyn til væsentlige indvirkninger, risici og muligheder. I 2024 fokuserede Naviair på at inkorporere bæredygtighedskravene fra ESRS 1 og 2 i årsrapporten. I de kommende år vil Naviair fokusere på at vurdere modstandsdygtigheden af de politikker, tiltag og mål, der knytter sig til de respektive væsentlige indvirkninger, risici og muligheder.

Indvirkninger, risici og muligheder foldes ud og beskrives under de emnespecifikke kapitler om miljøoplysninger, sociale oplysninger og ledelsesoplysninger. Naviair arbejder med virksomhedsspecifikke oplysninger i forbindelse med flere væsentlige IRO'er. Det drejer sig om CO₂-udledning i forbindelse med miljøindikatorer for ind- og ud-flyvninger, kondensstriber (non-CO₂-indvirkninger) samt i forbindelse med flyvesikkerhed under S3 og S4.



Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder

Naviairs arbejde med bæredygtighedsrapporten er tilrettelagt i fem faser: rammesætning, værdikæde, interessentanalyse, vurdering og rapportering. Fasernes indhold specificeres i figuren "Naviairs proces for implementering af bæredygtighedsrapportering".



Naviairs proces for implementering af bæredygtighedsrapportering.

Fase to til fire viser processen for identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder. Arbejdet blev indledt med en heldags workshop, hvor en bredt sammensat gruppe af Naviairs medarbejdere og ledere kortlagde Naviairs indvirkninger på mennesker og miljø med afsæt i de 10 ESRS-standarder.

Kortlægningen tog udgangspunkt i optegning af den samlede værdikæde. Arbejdet medførte en bred drøftelse af indvirkninger, risici og muligheder på kort, mellem og lang sigt, og mundede ud i en bruttoliste over indvirkninger, risici og muligheder. Samtidig blev de væsentlige forretningsforbindelser og interessenter udpeget. På workshoppen deltog faglige kompetencer fra relevante enheder i Naviair.

Med udgangspunkt i proceskravene i de europæiske standarder for bæredygtighedsrapportering (ESRS 1) har Naviair vurderet, hvilke indvirkninger, risici og muligheder som er væsentlige. Herunder vises vurderingsparametrene og en dertilhørende kort forklaring.

Vurdering af indvirkninger

Parameter	Forklaring
Type af indvirkning	Indvirkningen kan enten være <i>positiv</i> eller <i>negativ</i> , alt efter om indvirkningen har positiv eller negativ indflydelse på mennesker og miljø.
Status	Status kan enten være <i>faktisk</i> eller <i>potentiel</i> , alt efter om indvirkningen sker nu eller udelukkende er potentiel
Sandsynlighed	Sandsynlighed vurderes fra 1-5, alt efter hvor stor sandsynligheden er for, at en given IRO indtræffer. 1 indikerer mindst sandsynlighed, mens 5 indikerer mest sandsynlighed. Sandsynlighed vurderes udelukkende, hvis indvirkningen på miljø er potentiel. I tilfælde af potentielle negative indvirkninger på mennesker, og disses rettigheder, medregnes ikke sandsynlighed i forbindelse med vurdering af indvirkningen.
Skala	Skala vurderes fra 1-5 alt efter hvor betydningsfulde konsekvenserne af indvirkningen er på miljøet eller mennesker.
Omfang	Omfang vurderes fra 1-5, alt efter hvor udbredt påvirkningen er, baseret på parametre som antallet af involverede personer og geografisk spredning.
Uoprettelig karakter	Uoprettelig karakter vurderes fra 1-5, alt efter hvor vanskeligt det er at genoprette skadens konsekvenser på miljø og mennesker.

Vurdering af risici og muligheder

Parameter	Forklaring
Sandsynlighed	Sandsynlighed vurderes fra 1-5, alt efter hvad sandsynligheden er for, at en given risiko eller mulighed indtræffer.
Alvorlighed /omfang	Risikoens alvorlighed eller mulighedens omfang vurderes på baggrund af dets økonomiske konsekvenser for Naviair. På grund af kompleksiteten ved at definere præcise værdier for potentielle bæredygtighedsrisiko- og mulighedsscenerier er vurdering i høj grad suppleret med kvalitative vurderinger.

Tidshorisonerne for indvirkninger, risici og muligheder er defineret jf. ESRS 1, pkt. 77 som kort (1 år), mellem (1-5 år), lang (over 5 år). På baggrund af scorene beregnes et gennemsnit for den enkelte indvirkning, risiko eller mulighed. Hvis denne får et sammenlagt gennemsnit på 3 eller mere, er indvirkningen, risikoen eller muligheden væsentlig.

I Naviairs bruttoliste over indvirkninger, risici og muligheder er hver enkelt indvirkning, risiko eller mulighed tilknyttet en emnespecifik standard. Hvis det er vurderet, at der er en væsentlig indvirkning, risiko eller mulighed under en af de emnespecifikke standarder, er standarden væsentlig. Hvis der derimod ikke konstateres en væsentlig indvirkning, risiko eller mulighed ved en af standarderne, vurderes emnet ikke-væsentligt, og der rapporteres ikke efter den konkrete standard. Naviair har i vurderingerne ikke lagt et særskilt fokus på specifikke aktiviteter, geografi eller andre faktorer i forhold til øget risiko for negative indvirkninger, men har vurderet indvirkninger, risici og muligheder på samme grundlag.

I forbindelse med vurderingerne har Naviair konstateret, om indvirkningerne, risiciene eller mulighederne finder sted i forbindelse med egen aktivitet eller gennem opstrøms/nedstrøms-værdikæden. På samme vis som under afsnittet "Risikohåndtering og interne kontroltjenester" er væsentlige indvirkninger, risici og muligheder præsenteret for og godkendt af Naviairs direktion og bestyrelse. På den måde sikres enstemmighed og intern kontrol angående konstatering og vurdering af indvirkninger, risici og muligheder i Naviair.

I 2024 er det første gang, at Naviair rapporterer efter ESRS-bestemmelserne. Implementering er udarbejdet efter gældende godkendte ESRS-standarder og de dertilhørende offentligtgjorte implementeringsguides og FAQs udstedt af EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group) i løbet af rapporteringsperioden. Naviair har tilgået implementeringen baseret på kvalitative top-

down helhedsvurderinger. På grund af kompleksiteten ved at definere præcise værdier for potentielle bæredygtighedsrisiko- og mulighedsscenerier er vurdering i høj grad suppleret med kvalitative vurderinger. I takt med at målrettede data bliver opbygget, vil Naviair overgå til en mere dataunderstøttet væsentlighedsvurdering af bæredygtighedsforholdene.

Begrundelse for emner, der er vurderet ikke-væsentlige

"Forurening", "Vand og havressourcer", "Biodiversitet og økosystemer" og "Arbejdstagere i værdikæden" er vurderet ikke-væsentlige for Naviair at rapportere på. Vurderingen betyder, at alle oplysningskravene i de tilsvarende emnespecifikke ESRS ikke er medtaget i bæredygtighedsrapporten. I afsnittet "Oversigter over oplysningskrav og datapunkter" vises en oversigt over oplysningskrav, der er opfyldt.

Forurening

Naviair forårsager ganske lidt direkte luftforurening. Downstream i Naviairs værdikæde udledes større partikelforurening, når flymotorer forbrænder brændstof. Naviair deltager i Luftfartens Klimapartnerskab, som er et af 14 klimapartnerskaber nedsat af regeringen. Klimapartnerskabet har fast fokus på at udvikle nye typer brændstof, der både reducerer CO₂-udledning og partikelforurening. Naviair har ikke direkte indflydelse på, hvilken type brændstof lufttrafiksselskaberne anvender. Naviair har et ansvar for at understøtte luftfartsselskaberne i at reducere partikelforurening ved at anvise luftfartøjerne kortest mulige flyvevej.

Naviairs arbejde med at reducere partikelforurening i værdikæden, downstream, er i vid udstrækning omfattet af samme tiltag, som Naviair arbejder med under emnet "Klimaforandringer" (E1), hvor der er fokus på at tilvejebringe kortest mulige flyveveje for luftfartsselskaberne.

Vand- og havressourcer

Naviair har i sin forretning ikke direkte forbrug eller påvirkning af vand- og havressourcer. Vand- og havressourcer giver minimale risici og muligheder for Naviairs forretning.

Biodiversitet og økosystemer

Naviairs forretning har lav direkte påvirkning af biodiversitet og økosystemer. Emnet giver minimale risici og muligheder for Naviairs forretning. Naviair er forpligtet til at rapportere angående ESRS 2, IRO-1 pkt. 17, litra a-e, og ESRS 2, IRO-1 pkt. 19, litra a-b, i forbindelse med rapporteringsemnet "Biodiversitet og økosystemer". Naviair anvender i år indfasningsmuligheden for disse jf. ESRS 1, tillæg C.

Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

Naviair har i forbindelse med rapportering for 2024 screenet de faktiske og potentielle indvirkninger, risici og muligheder i egne aktiviteter og værdikæden i forbindelse med ressourceanvendelse og cirkulær økonomi. Som servicevirksomhed har Naviair ikke produktion af fysiske produkter. Naviairs ressourceanvendelse i forbindelse med indkøb og forbrug knytter sig alene til etablering og drift af faciliteter til at drive lufttrafiktjeneste. Naviair råder over bygningskomplekser, der rummer administration, kontrolcentral og kontroltårne.

Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi vurderes at give minimale risici og muligheder for Naviairs forretning, selvom den sædvanlige tilgang til ressourceanvendelse og cirkulær økonomi fortsættes. Dette er primært, fordi Naviair er en servicevirksomhed, og omfanget af indkøb og investeringer er relativt begrænset. Af den årsag har Naviair ikke foretaget høringer af fx berørte samfund i forbindelse med identifikationen af indvirkninger, risici og muligheder under emnet "Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi". Naviair har ikke særlige lokationer,

der er forbundet med væsentlige indvirkninger, risici og muligheder inden for ressourceforbrug og cirkulær økonomi, og af disse årsager er der heller ikke taget særlige hensyn i dobbelt væsentlighedsvurderingen i forbindelse med ressourceanvendelse og cirkulær økonomi jf. ESRS 2 E5, tillæg A, AR7.

Arbejdstagere i værdikæden

Som servicevirksomhed har Naviair indirekte arbejdstagere i værdikæden gennem de varer, som Naviair køber hos leverandører. Medarbejdere i lufthavne og luftfartsselskaber er også arbejdstagere i Naviairs værdikæde. Størstedelen af arbejdstagerne i værdikæden er ansat i europæiske lande, hvor der er regulerede arbejdstagerforhold.

Berørte samfund, arealrelaterede indvirkninger (støj)

Naviair har vurderet under-underemnet støj, som ikke-væsentligt at rapportere særskilt på. Naboer til lufthavnene og dermed til Naviairs lokationer kan være generet af støj fra luftfartøjer.

Naviair er leverandør til lufthavnene, der er ansvarlige for den geografiske placering af lufthavnen og dermed for dialogen med naboerne. Lufthavnene stiller baner til rådighed, og Naviair beslutter hvilke baner, der benyttes, og hvornår de benyttes. Det primære hensyn er flyvesikkerhed. Lufthavnene er interesserede i, at Naviair understøtter arbejdet med at støjreducere, hvilket Naviair har mulighed for at bidrage til, blandt andet når der udvikles procedurer for starter og landinger.

Når Naviair arbejder med udvikling i luftrumsdesign for at understøtte kortest mulige flyveveje, er det naturligt også at indtænke støj-påvirkninger. Naviairs arbejde med at reducere støj er således i vid udstrækning omfavnet af samme tiltag, som under emnet "Klimaforandringer".

Miljøoplysninger

Klimaændringer

Dette kapitel redegør for Naviairs væsentlige indvirkninger, risici og muligheder samt arbejdet med at tilpasse virksomheden til, og modvirke, klimaændringer.

Indvirkninger, risici og muligheder knyttet til klimaændringer

I 2024 har Naviair ikke udfærdiget en analyse over strategi og forretningsmodellens modstandsdygtighed med hensyn til håndtering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder. Af den årsag er der heller ikke udarbejdet klimascenarieanalyser jf. oplysnings-, og anvendelseskravene under ESRS 2 E1, pkt. 19, litra b, og ESRS 2 E1, tillæg A, AR13.

På sigt vil Naviair arbejde på at inkorporere førnævnte krav i forbindelse med klimarelaterede risici. På trods af de manglende klimascenarieanalyser, har Naviair stadigvæk konstateret væsentlige indvirkninger, risici og muligheder i forbindelse med klimaændringer.

Processen til identifikation af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder i forbindelse med klimaændringer er vurderet efter samme grundproces og principper som beskrevet under de generelle oplysninger i afsnittet "Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder". Processen har medført at Naviair har konstateret følgende væsentlige indvirkninger:

- Negativ indvirkning på klimaet pga. CO₂e-udledninger
- Positiv indvirkning ved at forhindre dannelse af kondensstriber

Som leverandør af lufttrafiktjeneste er Naviair en del af luftfartens værdikæde og har medansvar for luftfartens samlede udledning af CO₂e. Naviair udleder CO₂e igennem hele sin værdikæde. Upstream udledes CO₂e i forbindelse med anlægsaktiviteter, indkøb, affald og transport (scope 3). I egen drift udledes CO₂e ved for-

brug af el, benzin/diesel og varme/gas (scope 1 og 2). Downstream udledes CO₂e, når luftfartøjer flyver under Naviairs flyveledelse. Udledningen sker i øjeblikket, hvorfor tidshorisonten er kort.

Når udstødningen fra flymotorer blandes med kold luft højt oppe i atmosfæren, vil der under særlige vejrforhold dannes cirruskyer. Skydannelsen kan forårsage kraftig, men kortvarig, drivhuseffekt. Hvis det kan forudsiges, hvornår skydannelsen sker, er der mulighed for at dirigere fly udenom området, hvorfor Naviair kan have en positiv indvirkning i forbindelse med mindskelse af drivhuseffekten og dermed modvirke klimaændringer.

I 2024 har Naviair vurderet, at der ikke er væsentlige klimarelaterede risici. Naviair har dog i processen haft fokus på følgende klimarelaterede fysiske risici, som er vurderet som ikke-væsentlige. Det drejer sig om:

- Risiko for voldsomt vejr: Klimaændringer kan medføre akutte forhold som storme og kraftig nedbør og kan kortvarigt og periodisk påvirke trafikafviklingen. I det danske luftrum ses generelt øget tordenaktivitet, hvor Københavns Lufthavn grundet den geografiske placering ved Øresund, er et opmærksomhedspunkt. Vejr er altid en faktor, der indgår i planlægning af Naviairs operative drift, og Naviair har erfaring med at håndtere vejrfænomenerne. Således er voldsomt vejr ikke vurderet væsentlig på nuværende tidspunkt.
- Risiko for stormflod: Klimaændringer kan medføre stormflod, der kan påvirke Naviairs lokationer. Særligt Kastrup, som er placeret på fladt land nær Øresund og Østersøen, er særligt udsat. Transportministeriet har gennemført langsigtede scenarieanalyser for københavnsområdet og en forundersøgelse af behovet for stormflodssikring af København. Som del af kritisk infrastruktur har Naviair bidraget til arbejdet. Naviair ligger på et areal som er lidt højere end lufthavnen og har mulighed for at sikre teknisk udstyr ved varsel om stormflod. Således er risikoen for ødelæggelser som følge af stormflod ikke vurderet som en væsentlig risiko for Naviair på nuværende tidspunkt.



Derudover har Naviair også haft fokus på følgende klima-relaterede omstillingsrisiko:

- Miljøbevidsthed hos kunder (flypassagerer): Øget miljøbevidsthed hos flypassagerer kan skabe vigtige trafik og dermed færre indtægter. Antallet af kontrollerede operationer i dansk luftrum er i 2024 steget med 6,2 pct. sammenlignet med 2023, og der ses ikke en forestående risiko for en væsentlig nedgang i trafikken som følge af miljøbevidsthed hos flypassagererne, hvorfor risikoen vurderes som værende ikke-væsentlig på nuværende tidspunkt.

I det følgende redegøres for Naviairs arbejde med at modvirke klimaændringer, både i forhold til at begrænse CO₂-udledning som led i brændstofreducerende indsatser som gavner luftfartsselskaberne og arbejdet med at hindre klimaeffekter af kondensstriber.

Modvirkning af klimaændringer

Den internationale organisation for civil luftfart (ICAO) har udarbejdet en handlingsplan for, hvordan luftfarten lever op til Parisaftalens mål om at begrænse den globale opvarmning til 1,5°C og opnå klimaneutralitet senest i 2050. Danmarks bidrag til handlingsplanen koordineres af Trafikstyrelsen. Det største element i den samlede ICAO-handlingsplan handler om, at luftfartsindustrien skal overgå til mere bæredygtigt brændstof og mere energieffektive fly.

Ifølge planen spiller lufttrafiktjenesterne en mindre rolle. Eurocontrol har estimeret, at lufttrafiktjenesterne i Europa under ét står for 6-8 pct af luftfartens samlede drivhusgasudledning, hvor reduktion kan opnås ved udvikling af den operationelle drift og forbedringer af luftrumsstruktur. Potentialet for dansk luftrum er mindre, idet dansk luftrum allerede har implementeret frie flyveje. Konkret mål for dansk luftrum er ikke fastlagt.

Naviair har fastlagt en række målsætninger, som bidrager til modvirkning af klimaændringer.

Naviair vil fremadrettet arbejde videre med overordnede målsætninger inden for modvirkning af klimaændringer med henblik på at få udarbejdet en konsolideret omstillingsplan inden for de kommende fem år. Naviair vil løbende følge Naviairs nærmeste interessenters arbejde med omstillingsplaner, som forventeligt vil skulle sam- tænkes med Naviairs plan.

Naviairs klimamålsætninger og -investeringer

2050-mål om CO₂-neutralitet i luftfartsbranchen:

- Naviair medvirker til at indfri branchens målsætning om at være CO₂-neutral i 2050, og
- Naviair samarbejder med kunder og partnere om klima- og miljøtiltag, som kan medvirke til at reducere luftfartens miljø- og klimapåvirkninger – både nationalt og internationalt samt i Naviairs daglige drift.

Investeringer:

- Ejerandel i Aireon Holdings LLC, som udvikler og implementerer rumbaserede globale lufttrafikovervågningssystemer til kommercielle luftfartsselskaber og luftfartstjenesteudbydere. Styrket rumbaseret navigation bidrager til optimering af flyveje og medfører dermed brændstofbesparelse hos luftfartsselskaberne. Naviair har en ejerandel på 4,13 pct.

2030-mål for egen drift (scope 1 og 2)

- Naviair arbejder for at minimere sin direkte CO₂-udledning ved etablering af vedvarende energikilder samt ved at forbedre virksomhedens energieffektivitet og begrænse afhængigheden af fossile brændstoffer. Det er Naviairs mål at reducere CO₂-udledningen med 70 pct. frem mod 2030 med 2019 som baseline. Det er endvidere Naviairs vision at være CO₂-neutral i egen drift i 2030.

Investeringer:

- Investeringsplan for 70 pct. reduktion af drivhusgasudledning frem mod 2030, svarende til årlig CO_{2e}-reduktion på ca. 1.100 t, når tiltagene er fuldt indfaset. Investeringsplanen har 20 mio. kr. i likviditetstræk på kort og mellemlangt sigte og en økonomisk tilbagebetaling på 13 år.
- Plan for resterende 30 pct. til CO_{2e}-neutralitet udestår. Planerne vil blive udarbejdet i takt med at teknologisk og faglig udvikling åbner nye muligheder.

Politik, tiltag og mål

I det følgende redegøres for konkrete elementer af Naviairs politik, tiltag og mål vedrørende modvirkning af klimaændringer. Først redegøres for politik, tiltag og mål for "Brændstofreducerende indsatser" knyttet til udledning af CO₂e downstream i Naviairs værdikæde. Her ligger det største potentiale for Naviairs bidrag til luftfartens miljø- og klimapåvirkning. Derefter beskrives Naviairs arbejde i relation til non-CO₂ klimapåvirkninger, som er et relativt nyt tiltag. Til sidst behandles tiltag vedrørende reduktion af direkte CO₂-udledning i egen drift i form af tiltag og mål vedr. energioptimering.

Politik for brændstofreducerende indsatser

Naviair har en bestyrelsesgodkendt politik for samfundsansvar, hvor Naviair under hensyntagen til virksomhedens økonomi løbende følger med i udviklingen og sætter ambitiøse mål for samfundsansvar. Dette gøres blandt andet ved at medvirke til at indfri luftfartens mål om at være CO₂-neutrale i 2050. Sikkerhed kommer altid først, og koncepterne for flyveledelse er underlagt betydelige procedurekrav. Indenfor de givne rammer arbejder Naviair med at udvikle og sikre en fleksibel brug af luftrummet gennem:

- Direkte ruteføring og brændstoføkonomiske flyvehøjder
- Brændstofbesparende ind- og udflyvninger
- Minimal ventetid på jorden med motorer i drift

Luftfartsselskaberne har stor interesse i effektive flyveveje. Selv små mængder sparet brændstof tæller. Naviairs interessentanalyse har vist, at selskaberne oplever, at Skandinavien har fleksibel luftrumsstruktur, og at det største potentiale for mere direkte ruter er i det øvrige Europa.

Internationalt samarbejde om effektiv lufttrafik

Det største miljømæssige potentiale for udvikling af den operationelle drift går gennem internationalt samarbejde om direkte ruteføring og brændstoføkonomiske flyvehøjder. Nogle af de centrale internationale samarbejder, som Naviair indgår i, som foruden sikkerhed også har et miljøsigt, er følgende:

Network Manager

I regi af Eurocontrol-samarbejdet er etableret et "Network Manager Operations Center" (NMOC). Network Manager sikrer en optimering af trafikflows i Europa. Luftfartøjerne og flyvesikringstjenesterne melder henholdsvis ønsket rute og kapacitet ind. Network Manager balancerer efterspørgsel- og kapacitetsudbud og udarbejder på den baggrund flyveplan til luftfartsselskabet. Udgangspunktet er, at der kun er de fly i luften, som der er kapacitet til at flyvesikringstjenesterne kan håndtere, så fx "holding", hvor fly, der er i luften, holdes i luften, minimeres. Network Manager finansieres af medlemslandene. Danmarks medlemskab finansieres af staten.

Borealis-samarbejdet

Naviair er aktiv part i Borealis-samarbejdet, som er et samarbejde mellem flyvesikringstjenesterne i Danmark, Sverige, Norge, Finland, Estland, Letland, Storbritannien, Irland og Island. I samarbejdet er der fokus på at udvikle og arbejde med nye koncepter indenfor bæredygtig trafikafvikling på tværs af europæiske landegrænser, herunder en luftrumsstruktur med fri planlægning af flyvevej. Frit valg af flyvevej giver luftfartsselskaberne bedre mulighed for at optimere deres ønskede flyveveje, så de får den korteste flyvetid og mindst muligt brændstofforbrug.

Tilbage i 2011 indførte Naviair, sammen med den svenske lufttrafiktjeneste, LFV, frit valg af flyvevej i dansk og svensk luftrum. I 2021 blev samarbejdet udvidet til at omfatte hele det nordeuropæiske område. I regi af Borealis arbejdes videre med at udvide området yderligere. Jo større sammenhængende luftrum, der er omfattet af fri planlægning af flyvevej, jo mere direkte kan den samlede flyverute gennem flere luftrum blive.

COOPANS Alliance

Naviairs it-system til lufttrafikstyring er udviklet og driftet i COOPANS Alliancen, hvor de øvrige partnere er Austro Control, Croatia Control, Irish Aviation Authority, LFV og NAV Portugal. COOPANS samarbejdet har netop underskrevet en kontrakt om levering af en stor teknisk opgradering af det nuværende ATM-system. Det nye ATM-system forventes at øge effektiviteten af lufttrafikstyringen.

Miljømål og målopfyldelse

I relation til de Europæiske Standarder for Bæredygtighedsrapportering er Naviairs mål for brændstofreducerende indsatser, downstream i værdikæden, et virksomhedsspecifikt mål.

Som del af præstationsordningen er Naviair underlagt et miljøkrav til trafikafviklingen i dansk luftrum. Miljøkravet fastsætter mål om "Horizontal flight efficiency", som er et beregnet udtryk for, hvor direkte luftfartøjer flyver og dermed graden af miljøpåvirkning i form af CO₂e udledning fra luftfartøjer.

Miljøkravet fastlægges for fem år ad gangen i de såkaldte referenceperioder. Referenceperiode 3 løber fra 2020 til 2024.

- I 2024 var målet for "Horizontal flight efficiency" i dansk luftrum, at der maksimalt må være 1,14 pct. afvigelse mellem længden af flyenes faktiske fløjne rute, sammenholdt med længden af den mest direkte rute.

Afvigelsen på 1,14 pct er estimeret af forventede afvigelser som følge af vejrforhold, tæt trafik i et område eller restriktioner som følge af militære øvelser.

I 2024 var Naviairs "Horizontal flight efficiency" på 1,24 pct. afvigelse af flyenes faktiske fløjne rute fra den mest direkte rute gennem dansk luftrum. Med andre ord er 98,76 pct. af det samlede antal kilometer fløjet i dansk luftrum fløjet i den mest direkte rute. Ændrede flyveveje som følge af krigen i Ukraine er den væsentligste årsag til, at Naviair ikke nåede målet på 1,14 pct.

Eurocontrol benchmarker EU's medlemsstater samt Norge og Schweiz. I denne benchmark indtager Danmark en førsteplads med hensyn til at sikre fly den mest direkte rute.

Naviair søger løbende at udnytte nye teknologiske muligheder, der skaber basis for at optimere flyveveje yderligere. Potentialet er begrænset, da Naviair i forvejen ligger højt i EU's mål for Horizontal Flight Efficiency, med 1,24 pct afvigelse mellem faktisk fløjne rute i dansk luftrum og den mest direkte rute.

Ind- og udflyvninger til lufthavne

EU har pålagt alle europæiske lufthavne at implementere "Performance Based Navigation". Performance Based Navigation er en procedure, der understøtter, at fly kan forblive længere i den højde, hvor de flyver mest økonomisk, inden de påbegynder nedstigning. Flyene kan samtidig, i højere grad end tidligere, foretage nedstigningen uafbrudt ved flyvning i tomgang uden at flade ud i vandret højde undervejs - det såkaldte "level flight". Performance Based Navigation kan anvendes af fly, der har et satellitbaseret navigationssystem ombord.

I Københavns lufthavn har implementeringen af proceduren Performance Based Navigation været mere omfattende end på andre lufthavne. Implementeringen blev påbegyndt i 2022. Ultimo 2024 blev proceduren for Performance Based Navigation udvidet til også at omfatte "finalen", som er den allersidste del af indflyvningen.

Miljøindikatorer for ind- og udflyvninger

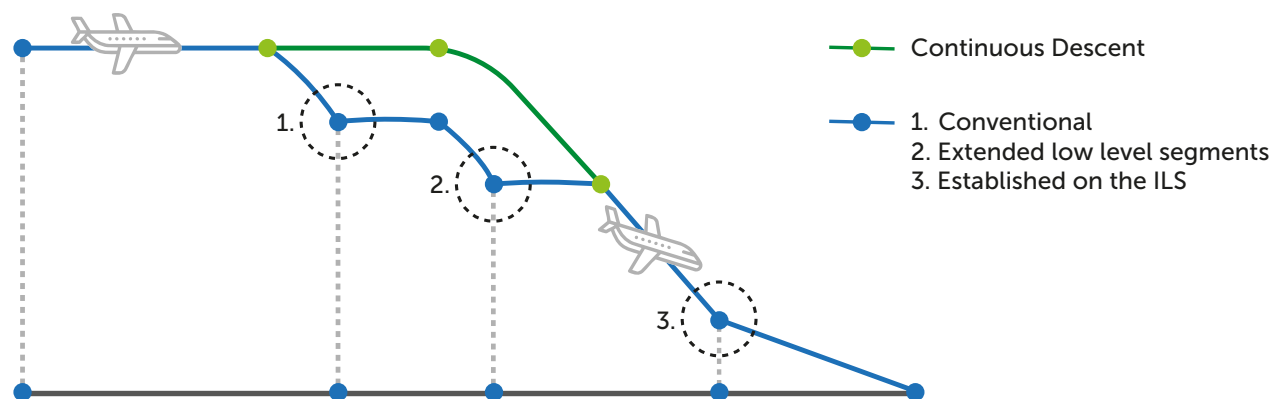
I relation til de Europæiske Standarder for Bæredygtighedsrapportering er indikatorer for brændstofreducerende indflyvninger (descent) og udflyvninger (climb) virksomhedsspecifikke data.

Som den største danske lufthavn er Københavns lufthavn omfattet af den europæiske præstationsordning. Naviair følger udviklingen i graden af anvendelsen af Continuous Decent og Continuous Climb tæt i Københavns lufthavn. I referenceperiode 3 er der ikke opstillet mål for Continuous Descent og Continuous Climb.

I 2024 havde 48,6 pct. af de ankomne fly til Københavns lufthavn en uafbrudt nedstigning. Det er en stigning i andelen sammenlignet med 2023. Sammenlignes med perioden siden 2021 er der samlet set en faldende trend for Continuous Descent. Samtidig er antallet af sekunder i "level flight" stigende. Resultat skal ses i sammenhæng med øget trafik i 2024, og med 2023 som et atypisk år præget af forsinkelser. Jo tættere trafik, jo højere grad af lufttrafikstyring, hvilket kan medføre, at det er nødvendigt at holde et luftfartøj i "level flight" for smidig afvikling af trafikken, hvilket påvirker miljømålene negativt.

For afgang gælder de samme principper for Performance Based Navigation. Ved start kan flyet stige uafbrudt til den ønskede flyvehøjde, hvilket også er kendt som Continuous Climb. I 2024 fløj 84,2 pct. af de afgående fly fra Københavns lufthavn direkte til den ønskede flyvehøjde i én lang kontinuerlig stigning, hvilket betyder en mere brændstofbesparende start. Anvendelsesgraden er faldet en smule sammenlignet med sidste år, hvilket igen kan tilskrives øget trafik.

Forskellen i anvendelsesgraden af Continuous Climb og Continuous Descent skal ses i sammenhæng med, at kontinuerlige stigninger prioriteres over kontinuerlige nedstigninger. Dels er det enklere at udføre uafbrudt stigning, hvor det udelukkende gælder om at komme op i den ønskede marchhøjde, og dels er miljøeffekt størst ved kontinuerlig opstigning, da nedstigninger i forvejen bruger mindre brændstof.



Nøgletal – operationel miljøperformance	2021	2022	2023	2024	Enhed
Horizontal flight efficiency	1,08	1,23	1,44	1,24	pct. afvigelse
Starter: Continuous Climb	88,5	87,2	85,4	84,2	pct.
Starter: Level flight - departure	10,4	12,1	13,1	14,1	sek.
Landing: Continuous Descent	51,1	50,0	46,1	48,6	pct.
Landing: Level flight – arrival	50,5	55,6	65,4	57,3	sek.

Kilde: Alle nøgletal er udarbejdet af Eurocontrol, og kan hentes på: <https://ansperformance.eu/data/>

Opgørelsesmetode for operationel miljøperformance

Horizontal flight efficiency: Udtrykkes som pct. afvigelse mellem længden af faktiske fløjne rute og længden af den direkte og ideelle referencerute i et givent luftrum. Horizontal flight efficiency beskriver, hvor tæt den faktiske flyverute er på den mest direkte rute i dansk luftrum. Højere værdi er udtryk for ekstra fløjne kilometer.

Starter: Continuous Climb: Andel starter ud af Københavns lufthavn, der har en uafbrudt stigning til den ønskede flyvehøjde, ud af det totale antal starter.

Starter: Level flight – departure: Den tid en flyvning bevarer en konstant højde under stigning fra Københavns lufthavn. Dette kan være nødvendigt pga. trafik, luftrumskrav eller andre operationelle overvejelser. Der ønskes så lidt tid som muligt med "level flight".

Landing: Continuous Descent: Andel ankomne fly til Københavns lufthavn, der har en uafbrudt nedstigning, ud af det totale antal landinger.

Landing: Level flight – arrival: Den tid en flyvning bevarer en konstant højde under anflyvningen til Københavns lufthavn. Dette kan være nødvendigt pga. trafik, luftrumskrav eller andre operationelle overvejelser. Der ønskes så lidt tid som muligt med "level flight".

Definitioner er udarbejdet af Eurocontrol

Non-CO₂ klimapåvirkninger

Naviair samarbejder med kunder og partnere om klima- og miljøtiltag, som kan medvirke til at reducere luftfartens miljø- og klimapåvirkning – både nationalt og internationalt, jf. Naviairs politik for samfundsansvar.

Non-CO₂ er et emne som luftfartsselskaber og de klimaorienterede miljøorganisationer har udtrykt interesse for, at branchen arbejder aktivt med. Naviair deltager i projektet CONCERTO, som har til formål at tilvejebringe mere viden om mulighederne for at reducere klimaforandringer som følge af kondensstriber - på engelsk "contrails".

I relation til de Europæiske Standarder for Bæredygtighedsrapportering er non-CO₂ klimapåvirkning et virksomhedsspecifikt emne knyttet til klimaændringer.

Der er to muligheder for at minimere klimaeffekten af skydannelsen. Dels kan luftfartsselskaberne anvende lavaromat brændstof, som mindsker skydannelsen, fordi antallet af partikler, som kondensen kan fortættes omkring, er færre. Dels kan forudsigelse af, hvor der bliver skydannelse, medføre beslutning om, hvorvidt det miljømæssigt kan betale sig, at lufttrafiktjenesten leder flyene udenom området.

Tesen om kondensstriber

Under særlige vejrforhold kan luftfartøjernes udledning af kondens og partikler lede til dannelse af cirruskyer, som kan forårsage kraftig, men kortvarig drivhuseffekt.

Skydannelsen kan have både positiv og negativ klimaeffekt, fordi de dels (positivt) skærmer jorden mod solens strålevarme og dels (negativt) reflekterer jordens egen varmestråling tilbage til jorden. Den største negative klimaeffekt er typisk om natten, hvor jorden afgiver meget varme, mens der ingen solstråling er at skærme for. Kondensstriberne forsvinder af sig selv indenfor få dage.

Skydannelsen sker ved 2-5 pct. af alle flyvninger. Den følgende drivhuseffekt er estimeret til at forårsage op mod 2/3 af luftfartens samlede klimapåvirkning. Der er væsentlig usikkerhed knyttet til estimaterne, og klimapåvirkningen er et komplekst samspil mellem flere elementer.

Udviklings- og forsøgsprojektet CONCERTO

I projektet arbejdes på at kunne forudsige, hvor og hvornår kondensstriber vil dannes. Det analyseres, hvornår for eksempel regulering af flyvehøjde eller -rute vil mindske den samlede klimapåvirkning af både CO₂-udledning og non-CO₂-effekter.

Projektet er økonomisk støttet af SESAR (Single European Sky ATM Research), som er et offentligt-privat partnerskab, der støtter forskning og udvikling inden for luftfarten. Det er et samarbejdsprojekt, hvor blandt andet forskningsinstitutioner, flyvesikringstjenester og flyveplansleverandører indgår. En multinational virksomhed, som blandt andet leverer digitale løsninger til luftfart, driver projektet og står for en stor del af teknologiudviklingen.

Naviair bidrager med faglige ressourcer og ekspertise til udviklingen af systemet. Når systemet er parat til test, forventeligt i 2025, vil Naviair deltage i praktiske test af systemet. Naviair har ikke vedtaget mål for indsatsen og har heller ikke en politik, men deltager i projektet med henblik på at bidrage til mere viden om handlemulighederne.



Politik for energieffektivitet

Naviair vil jf. sin politik for samfundsansvar indrette Naviair som en bæredygtig virksomhed. Det indbefatter at arbejde for at minimere direkte CO₂e-udledning i egen drift. I 2022 etablerede Naviair på den baggrund en række projekter, der indfases over flere år:

- Øget egenproduktion af elektricitet via solcelleanlæg
- Energioptimering af komfortventilationsanlæg
- Etablering af varmepumper
- Styrket miljø- og energiledelse

I det følgende beskrives Naviairs tiltag for at begrænse den direkte CO₂-udledningen fra Naviairs drift. Tiltag er alle centreret omkring Kastrup, fordi energiforbruget er størst på denne lokation.

Flere solceller på taget

I 2020 blev de første solceller etableret på taget af Naviairs hovedkvarter i Kastrup. I 2024 er solcelle-anlægget udvidet til at dække en større andel af tag-arealet. Tilslutningen af det nye anlæg afventer endelig godkendelse og forventes idriftsat i 2025.

Forventningen er, at solcellerne årligt vil kunne producere ca. 450 MWh/år under forudsætning af et normalt antal solskinstimer. Det svarer til, at solenergi fremadrettet vil kunne dække ca. 8 pct. af Naviairs årlige energiforbrug i Kastrup og reducere Naviairs CO₂e-reduktion udledning med ca. 55 tCO₂e.

Det nye udvidede solcelleanlæg udgør i 2024 en investering på 1,8 mio. kr., der indgår som en del af investeringerne i byggetekniske installationer under anlægsklassen Grunde og bygninger i note 11 i det finansielle regnskab. I taksonomirapporteringen indgår investeringen under aktivitet 7.6. "Elproduktion ved hjælp af solcelleteknologi".

Energioptimering af komfortventilationsanlæg

Indeklimaet i Naviairs hovedkvarter i Kastrup reguleres via ventilationsanlæg, som omfatter både indblæsning og udsugning med varmeflade. Dele af anlægget er fra

1970'erne og har udtjent sin levetid. Det ældre anlæg har ikke behovsstyring, og det har derfor kørt på fuldlast. Ældre motorer og ældre ventilationsteknologi har medført betydeligt vedligehold og højt energiforbrug.

I 2024 påbegyndte Naviair udskiftning af ventilationsaggregater, herunder motorer og ventilatorer, samt introduktion af behovsstyring, så anlægget kan regulere efter det faktiske behov og samtidig anvende de nyeste energibesparende motorer. Projektet forventes afsluttet i 2025.

Energioptimeringen forventes fra 2026 at reducere Naviairs årlige energiforbrug med ca. 800 MWh (Reduktion el: 320 MWh, reduktion varme/gas: 480 MWh), hvilket svarer til estimeret CO₂e-reduktion på 100 tCO₂e.

Ventilationsanlægget udgør i 2024 en investering på 5,4 mio. kr., der indgår som en del af investeringerne i byggetekniske installationer under anlægsklassen Grunde og bygninger i note 11 i det finansielle regnskab. I taksonomirapporteringen indgår investeringen under aktivitet 7.5. "Installation, vedligeholdelse og reparation af instrumenter og anordninger til måling, regulering og kontrol af bygningers energimæssige ydeevne".

Jf. Naviairs investeringsplan udgør færdiggørelsen af ventilationsanlægget i 2025 en investering på 8,5 mio. kr.

Etablering af varmepumper

Naviairs varmeforsyning er i dag fjernvarmegenereret via Københavns Lufthavne A/S' gaskedler (naturgas). Med henblik på bedre energiudnyttelse har Naviair i 2024 påbegyndt at etablere varmepumper, så spildvarme fra serverrum kan udnyttes til opvarmning af Naviairhuset og Tower Syd. Implementeringen af varmepumper pågår i 2025 og 2026.

Målet er at reducere brugen af gas med 85 pct. årligt, når varmepumperne er fuldt implementeret i 2027. Brugen af varmepumper betyder samtidig øget strømforbrug. Net-

to forventes varmepumperne fra 2027 årligt at reducere Naviairs energiforbrug med ca. 2.300 MWh (reduktion af varme/gas: 3.200 MWh, merforbrug af strøm: 850 MWh), hvilket svarer til estimeret CO₂e-reduktion på 280 tCO₂e.

Varmepumper udgør i 2024 en investering på 0,1 mio. kr., der indgår som en del af investeringerne i byggetekniske installationer under anlægsklassen Grunde og bygninger i note 11 i det finansielle regnskab. I taksonomirapporteringen indgår investeringen under aktivitet 4.16. "Installation og drift af elektriske varmepumper".

Jf. Naviairs investeringsplan udgør den videre etablering af varmepumper i 2025 en investering på 3,8 mio. kr., og i 2026 en investering på 1,3 mio. kr.

Opgørelsesmetode for forventede reduktioner

Reduktionerne er opgjort lokationsbaseret med anvendelsen af emissionsfaktorerne:

- "Electricity Denmark 125" for strøm (124 gCO₂/kWh)
- "Natural gas (DK)" for varme/gas (122 gCO₂/kWh)

Begge emissionsfaktorer er identiske med dem som anvendes i CEMAsys, og som dermed anvendes i Naviairs drivhusemissionsopgørelse for 2024.

Energiledelse

Naviair arbejder løbende med en struktureret tilgang til at optimere og reducere Naviairs energiforbrug. Flere og flere af Naviairs anlæg er en del af IOT (Internet Of Things), hvilket betyder, at de indeholder sensorer, software og andre teknologier med det formål at forbinde og udveksle data med andre enheder og systemer.

I 2024 indgik Naviair aftale med en ekstern leverandør om brug af deres eksterne system "Resource Advisor" til at understøtte energiledelse via analyse af forbrugsmønstre, rengøring, luftkvalitet, lagerbeholdning mv. Resource Advisor understøtter således energiledelses- og energieffektiviseringsarbejdet i Naviair, og planen er at udbygge det de kommende år med flere målere og lokationer, så der opnås et mere detaljeret billede af Naviairs energi- og ressourceforbrug.

Mål vedrørende et energieffektivt Naviair

Naviair har plan for 70 pct. reduktion i CO₂e-udledningen fra egen drift (scope 1 og 2) frem mod 2030, med 2019 som basisår. 2019 er valgt som basisår, fordi det repræsenterer det seneste stabile og normale år, inden de betydelige driftsforstyrrelser, der fulgte med COVID-19. I 2019 var Naviair drivhusgasudledning i scope 1 og 2 på 2.005 tCO₂e.

Målet om 70 pct. reduktion er ikke videnskabeligt baseret, og det har ikke været muligt for Naviair at afgøre, om målet er foreneligt med begrænsning af den globale opvarmning til 1,5 °C.

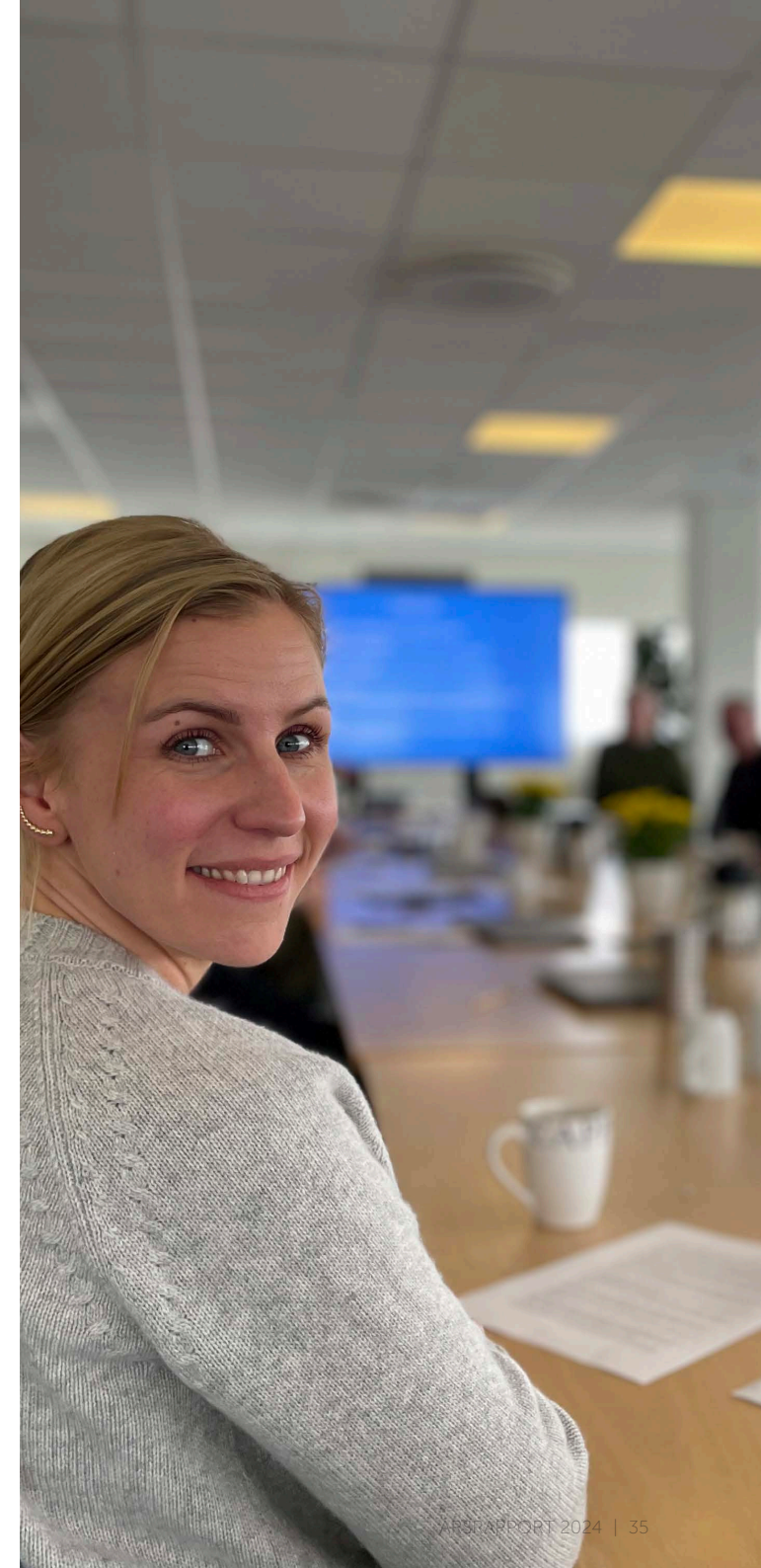
Naviair har en vision om CO₂e-neutralitet i scope 1 og 2 i år 2030. For at komme tættere på visionen vil Naviair i de kommende år afsøge mulighederne for yderligere tiltag til reduktion af CO₂e-udledningen fra egen drift.

Energiforbrug og -miks

Naviairs projektportefølje vedr. energioptimering er igangsat med 2019 som basisår. I det følgende opgøres Naviairs energiforbrug og -miks i henholdsvis 2019 og 2024. Af opgørelsen fremgår det samlede forbrug opgjort i MWh og fordelingen mellem forbrug fra henholdsvis fossile kilder, nukleare kilder og vedvarende energikilder.

I 2024 lå Naviairs samlede energiforbrug på cirka samme niveau som i 2019. Energimikset har ændret sig, således, at det i 2024 i højere grad var baseret på fossil energiforbrug. Det største energiforbrug er knyttet til lokationen Kastrup. Københavns Lufthavne A/S er leverandør af både el og varme i form af naturgas til Naviairs lokationer i Kastrup. Naviair har i 2024 investeret i solcelleanlæg, som fremadrettet vil øge mængden af vedvarende energi i Naviairs energimiks.

Energiforbrug og -miks	2019	2024	Enhed
1) Brændstofforbrug fra kul og kulprodukter	0	0	MWh
2) Brændstofforbrug fra råolie og olieprodukter	289	136	MWh
3) Brændstofforbrug fra naturgas	302	454	MWh
4) Brændstofforbrug fra andre fossile kilder	0	0	MWh
5) Forbrug af købt eller erhvervet elektricitet, varmen, damp og køling fra fossile kilder	6.930	8.155	
6) Samlet fossilt energiforbrug Summen af 1-5, kul/olie/naturgas/el baseret på fossil	7.521	8.745	MWh
Fossile kilders andel af det samlede energiforbrug	73	87	pct.
7) Forbrug fra nukleare kilder	2.028	553	MWh
Andel af forbrug fra nukleare kilder i det samlede energiforbrug	19	6	pct.
8) Brændstofforbrug til vedvarende energikilder, herunder biomasse (der også omfatter industriaffald og kommunalt affald af biologisk oprindelse, biogas, vedvarende brint osv).	0	0	MWh
9) Forbrug af købt eller erhvervet elektricitet, varme, damp og køling fra vedvarende energikilder	785	645	MWh
10) Forbrug af egenproduktion vedvarende energi, der ikke er brændsel	0	142	MWh
11) Samlet forbrug af vedvarende energi (MWh) (beregnet som summen af 8-10)	785	787	MWh
Vedvarende kilders andel af det samlede energiforbrug	8	8	pct.
Samlet energiforbrug (MWh) (summen af 6+7+11)	10.334	10.085	MWh



Opgørelsesmetode for Energiforbrug og -miks

Opgørelsen omfatter kalenderåret 2019 og 2024. Energiforbrug og -miks er baseret på samme mængdeopgørelse som scope 1 og 2 i Naviairs opgørelse af drivhusgasemissioner.

(2) Brændstofforbrug fra råolie og olieprodukter: Omfatter alle Naviairs lokationer i Danmark og Grønland og på Færøerne opgjort via fakturaer modtaget fra leverandører. Forbrug af brændstof ifm. drift af dieselgeneratorer i Kastrup, opgjort via Naviairs energiovervågningssystem. Omregning fra liter til MWh er baseret på Energistyrelsens omregningsfaktorer (seneste offentliggjort pr. 1/1 2022)

- Diesel: 9,97 kWh/liter
- Benzin: 9,17 kWh/liter
- Diesel til generatorer: 10,89 kWh/liter

(3) Brændstofforbrug fra naturgas: Forbrug for Tower Syd i Københavns lufthavn, Kastrup. Naviair afregnes direkte for naturgas til opvarmning af tårnet. Forbruget er opgjort via Naviairs energiovervågningssystem. Omregning fra m³ naturgas til MWh er foretaget via indtastning i portalen CEMAsys.com.

(5) Forbrug af købt eller erhvervet elektricitet, varmen, damp og køling fra fossile kilder

Opgørelsen af energiforbrug dækker elektricitet og er udarbejdet med afsæt følgende kilder:

- CPH energimanagementsystem: Forbrug vedr. el og naturgas for Naviair-huset, Tower Syd og Roskilde, samt efforbrug til drift af Naviairs to radarer placeret i Københavns lufthavn. Omregning fra m³ naturgas til MWh er foretaget via indtastning i portalen CEMAsys.com.
- Naviairs energiovervågningssystem: Naviair-husets ladestandere til el køretøjer
- Eloverblik.dk: Drift af Naviairs radarer placeret i provinsen
- Det færøsk Landsverk: Drift af Radar Sornfelli.
- Estimerer:

> Forbrug knyttet til tårntjenesten i Roskilde for 2024 modtages først via faktura medio 2025. Naviair lejer bygning til tårntjenesten i Roskilde lufthavn af Københavns Lufthavne A/S og modtager faktura til afregning af forbrug en gang årligt. Forbrug af el og varme til tårntjenesten i Roskilde lufthavn er derfor estimeret i 2024 baseret på faktisk forbrug i 2023. Kilde: Københavns Lufthavne A/S). Det vurderes, at forbruget fra 2023 er et retvisende estimat for forbruget i 2024, da tårntjenesten har 24/7-drift og forbruget derfor kan antages at være relativt konstant fra år til år.

> Forbrug af el og varme til driften af Flight Information Center (FIC) i Nuuk, som er fysisk placeret i Arktisk Kommando bygningen, driften af teknisk udstyr i Grønland samt driften af tårntjenesterne i Billund, Aalborg, Aarhus, Rønne og Vågar er estimeret ud fra faktisk forbrug i 2023 ved tårntjenesten i Roskilde Lufthavn. Naviair lejer sig ind på lokationerne i Billund, Aalborg, Aarhus, Rønne, Vågar og Nuuk, og der afregnes ikke særskilt for forbrug. Da det præcise antal kvadratmeter for bygningerne ikke kendes er forbruget estimeret 1:1 ud fra det faktiske forbrug i Roskilde lufthavn i 2023 for hver af de fem lokationer.

> Det samlede forbrug til drift af Naviairs i alt 26 VOR-stationer, der er små hytter med teknisk materiel placeret rundt i landet, er estimeret. Estimatet er baseret på det faktiske forbrug for otte VOR-stationer, hvor Naviair har oplysninger om det faktiske forbrug. Estimatet for de resterende 16 VOR-stationer er det gennemsnitlige forbrug pr. station baseret på det faktiske forbrug på de otte VOR-stationer, hvor forbrug er kendt.

(5) (7) og (9) Energimiks af købt elektricitet er opgjort ud fra følgende kilder:

- Energinets "Generelle eledeklaration" for 2023: Omfatter energimiks for forbrug på lokationerne Kastrup og tårntjenesterne i Aalborg, Billund, Roskilde, Aarhus, Rønne samt VOR-stationer rundt i landet. I det det har ikke været muligt at tilvejebringe oplysninger om energimikset i hhv. Grønland og Færøerne er det danske energimiks også anvendt her.
- Energimiks for baseline 2019 er udarbejdet retrospektivt i 2024, hvor det ikke har været muligt at finde 2019-deklarationen for gassammensætningen, hvorfor 2023-gassammensætning er anvendt til beregning af energimiks i 2019.

(9) Forbrug af købt eller erhvervet elektricitet, varme, damp og køling fra vedvarende energikilder

- Vedvarende energi er defineret som energi fra biomasse, vind og sol

(10) Forbruget af egenproduktion vedvarende energi, der ikke er brændsel

- Naviairs energiovervågningssystem.

Drivhusgasemissioner

Naviairs oplysninger om drivhusgasemissioner omfatter samme virksomhed som det finansielle regnskab. I 2024 rapporterer Naviair på sin drivhusgasudledning i scope 1 og 2. Indfasningsmulighederne benyttes til at udelade opgørelse for scope 3.

Naviairs investeringsplan for 70 pct. reduktion af drivhusgasudledningen i scope 1 og 2, med 2019 som baseline, er baseret på en lokalitetsbaseret opgørelse af scope 2. Naviair anvender ikke emissionshandelsforeninger eller tilkøb af grøn energi. Som led i implementeringen af ESRS rapporteres på både lokalitetsbaseret og markedsbaserede emissioner for scope 2.

Den lokalitetsbaserede metode er baseret på klimapåvirkningen fra den energi, der er i elnettet. Opgørelsen viser den gennemsnitlige CO₂-udledning pr. kWh elektricitet i et givent område. Energinet benævner opgørelsen som "miljødeklarationen".

Den markedsbaserede metode er baseret på handel med oprindelsesgarantier for grøn energi. Opgørelsen viser det energimiks som forbrugeren har valgt at købe på markedet, hvor køb af oprindelsesgarantier kan føre til lavere rapporterede emissioner. Energinet benævner opgørelsen som "eldeklarationen".

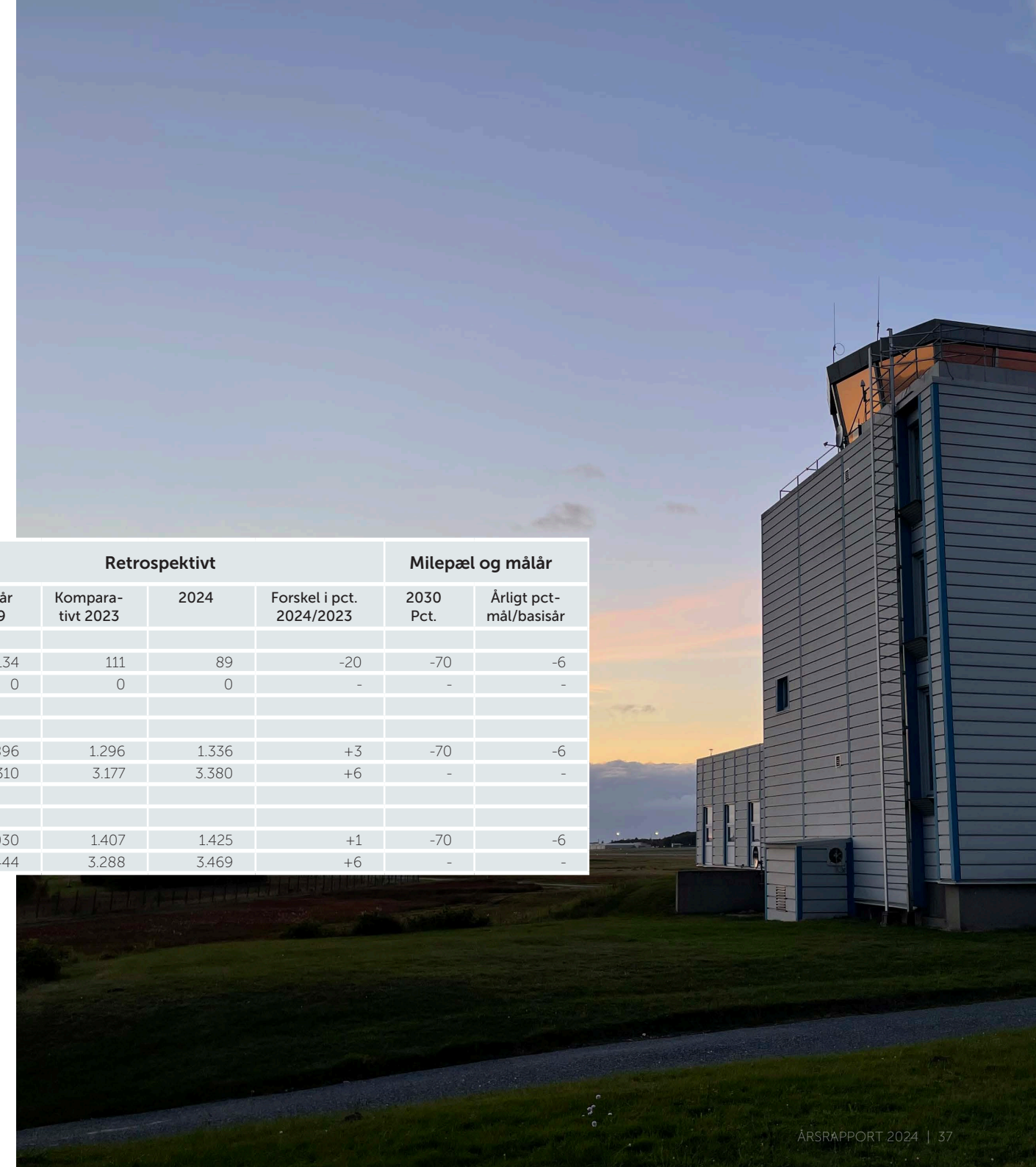
Scope 1 og 2-udledning

I 2024 steg Naviairs drivhusgasemissioner i scope 1 og 2 med 18 tCO₂e (lokationsbaseret) svarende til en stigning på 1 pct. i forhold til 2023. Siden 2019 er Naviairs udledning fra egen drift (scope 1 og 2) i 2024 samlet set reduceret med 30 pct., der indgår som en del af investeringerne i byggetekniske installationer under anlægsklassen Grunde og bygninger i note 11 i det finansielle regnskab pct. (lokationsbaseret).

Den samlede reduktion er primært drevet af, at energimikset i Danmark gennem årene er blevet mere grønt. Reduktionen i scope 1 kan endvidere tilskrives, at Naviair løbende har fornyet sin bilpark med mindre forbrug af diesel og benzin til følge. Naviair har aktivt sat fokus på energieffektivisering og investeret i energieffektivisering, hvor fuld effekt af nyt ventilationsanlæg forventes fra 2026 og varmepumper fra 2027.

Naviairs drivhusgasemissioner, scope 1 og 2	Retrospektivt				Milepæl og målår	
	Basisår 2019	Komparativt 2023	2024	Forskel i pct. 2024/2023	2030 Pct.	Årligt pct-mål/basisår
Drivhusgasemissioner under scope 1						
Direkte drivhusgasemissioner (tCO ₂ e)	134	111	89	-20	-70	-6
Procentdel af regulerede emissionshandelsordninger (pct.)	0	0	0	-	-	-
Drivhusgasemissioner under scope 2						
Lokalitetsbaserede drivhusgasemissioner (tCO ₂ eq)	1.896	1.296	1.336	+3	-70	-6
Markedsbaserede drivhusgasemissioner (tCO ₂ eq)	4.310	3.177	3.380	+6	-	-
Samlede drivhusgasemissioner for scope 1 og 2						
Lokalitetsbaserede (tCO ₂ eq)	2.030	1.407	1.425	+1	-70	-6
Markedsbaserede (tCO ₂ eq)	4.444	3.288	3.469	+6	-	-

Med afsæt i drivhusgasopgørelsen for i 2024 og de planlagte tiltag for energioptimering, som er beskrevet på næste side, vil Naviair i scope 1 og 2 i 2030 forventeligt opnå en reduktion på 51 pct CO₂e, sammenholdt med basisåret 2019. I målet indgår en forventning om energimiks i Danmark fortsat bliver grønnere og bidrager til, at Naviair opnår 70 pct reduktion i 2030.



Opgørelsesmetode for drivhusgasemissioner

Betegnelsen CO_{2e} omfatter drivhusgasserne CO₂ (kuldioxid), CH₄ (metan), N₂O (lattergas), HFC (hydrofluorcarbon), PFC (perfluorcarbon), SF₆ (svovlhexafluorid) og NF₃-gasser (nitrogen tetrafluorid).

Opgørelsen er udarbejdet for den rapporterende virksomhed, jf. ESRS 1, punkt 62 til 67 og omfatter kalenderåret 2024. Opgørelsen af drivhusgasemissioner er baseret på samme mængdeopgørelse som energiforbrug og -miks (E1-5).

Beregningerne er foretaget ved brug af portalen CEMAsys.com, som beregner drivhusgasudledning baseret på forbrugsmængder. Naviair har således opgjort forbrugsmængden af varme, diesel og strøm i m³, liter og kWh og anvendt CEMAsys omregning til CO_{2e}. CEMAsys tilbyder opgørelsen både lokationsbaseret og markedsbaseret.

Scope 1: I opgørelsen af Naviairs direkte udledninger indgår

- *Brændstofforbrug:* Omfatter alle Naviairs lokationer i Danmark, opgjort via fakturaer modtaget fra leverandører. Forbrug af brændstof ifm. drift af dieselgeneratorene i Kastrup, opgjort via Naviairs energiovervågningssystem.
- *Varme/gas forbrug:* Forbrug i Tower Syd i Kastrup er opgjort via Naviairs energiovervågningssystem. Varme/gas for Towers Syd indgår i scope 1, fordi Naviair har egen kedel i tilknytning til tårnet i Kastrup.

Via CEMAsys er valgt følgende emissionsfaktorer for beregning af klimaaftrykket:

- *Diesel:* Diesel, stationary, 2659,4 gCO₂/l. Kilde hos CEMAsys: DEFRA 23
- *Varme:* Natural gas (DK), 122 gCO₂/kWh. Kilde hos CEMAsys: Energinet

Energinet Scope 2: I opgørelsen af Naviairs indirekte forbrug indgår forbrug af strøm og varme/naturgas. Mængden er opgjort efter samme metode og med samme kilder, som er anvendt ved opgørelsen af mængder i "energiforbrug og -miks (oplysningspunkt E1-5)

Via CEMAsys er valgt følgende emissionsfaktorer for beregning af klimaaftrykket lokationsbaseret:

- *Elektricitet købt hos eksternt energiselskab:* Electricity Denmark 125: 124 gCO₂/kWh. Kilde hos CEMAsys: Energinet 2023
- *Elektricitet produceret via egne solceller:* Electricity Solar, 0 gCO₂/kWh. Kilde: GHG-protokollen
- *Elektricitet anvendt Færøerne/Grønland:* Electricity Nordic Mix, 28 gCO₂/kWh. Kilde hos CEMAsys: IEA 2023.
- *Varme:* Natural gas (DK), 122 gCO₂/kWh. Kilde hos CEMAsys: Energinet

I den markedsbaserede opgørelse anvender CEMAsys Energinets "Generelle erklæring" for 2023. Den generelle erklæring udarbejdes hvert år i juni for året før.



Naviairs taksonomirapportering

Naviair er, som følge af EU's taksonomiforordning (Forordning (EU) 2020/852 af 18. juni 2020 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af Forordning (EU) 2019/2088 samt Kommissionens Delegerede Forordning (EU) 2021/2178 af 6. juli 2021), forpligtet til dels at redegøre for arten og andelen af vores økonomiske aktiviteter, der er omfattet af klassifikationssystemet, og dels andelen af de omfattede økonomiske aktiviteter, der er miljømæssigt bæredygtige i henhold til de underliggende tekniske screening kriterier efter forordningens bestemmelser.

Formålet med taksonomiforordningen er blandt andet at øge investeringer i bæredygtige økonomiske aktiviteter. Taksonomiforordningen definerer følgende seks klima- og miljømål:

1. Modvirkning af klimaændringer.
2. Tilpasning til klimaændringer.
3. Bæredygtig anvendelse og beskyttelse af vand- og havressourcer.
4. Omstilling til en cirkulær økonomi.
5. Forebyggelse og bekæmpelse af forurening.
6. Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer.

Taksonomiforordningen angiver kriterier for hvilke økonomiske aktiviteter, der kan klassificeres som bæredygtige og dermed i overensstemmelse med taksonomiforordningen. De virksomheder, der er omfattet af forordningen, skal screene deres økonomiske aktiviteter op imod de tekniske krav, der gælder for hver enkelt økonomisk aktivitet og afgøre, om aktiviteterne er bæredygtige eller ej efter taksonomiforordningens regler.

Det er en meget begrænset andel af Naviairs økonomiske aktiviteter, som er omfattet af taksonomien.

Naviairs forretning består primært af flyveledelse. Naviairs omsætning genereres primært ved at flyveselskaberne betaler en afgift for den tjenesteydelse, som Naviair leverer. Naviairs primære økonomiske aktivitet er ikke inkluderet og klassificeret som en aktuel økonomisk aktivitet i taksonomiforordningen, hvorfor 0 pct. af Naviairs omsætning er omfattet af taksonomien.

Naviairs driftsomkostninger (OpEx) er betydeligt bundet op på softwareomkostninger, konsulentbistand samt uddannelse af flyveledere, som ikke er omfattet af taksonomien. De driftsomkostninger, som er omfattet, udgør 23,7 mio. kr., hvoraf nul pct. kan klassificeres som miljømæssigt bæredygtige efter taksonomiforordningens tekniske screeningskriterier. I 2024 udgjorde Naviairs samlede totale OpEx-omkostninger 59,5 mio. kr.

Naviairs anlægsudgifter (CapEx) udgør 152,8 mio. kr. i 2024, hvoraf 20,4 mio. kr. er omfattet af taksonomirapporteringen. Nul pct. af Naviairs anlægsaktiviteter kan klassificeres som miljømæssigt bæredygtige efter taksonomiforordningens tekniske screeningskriterier.

Det forhold, at ingen af Naviairs aktiviteter kan klassificeres som bæredygtige aktiviteter, skal ses i sammenhæng med, at det ikke har været muligt at få valideret, om de økonomiske aktiviteter er bæredygtige hos leverandører og andre relevante interessenter.

EU-taksonomien er relativ ny, og Naviair rapporterede første gang på denne i 2023. I takt med at EU-taksonomien er modnet, har Naviair tilpasset sin metodetilgang. Indeværende år repræsenterer gældende bestemmelser.

Skemaer med taksonomiberegning for 2024 fremgår af "Bilag vedrørende taksonomirapportering".



Anvendt rapporteringspraksis

Naviair har i tværfagligt samarbejde mellem afdelingerne Økonomi og Indkøb screenet hvilket økonomiske aktiviteter der er omfattet af taksonomien. De økonomiske aktiviteter, der er omfattet af taksonomien, er efterfølgende screenet på artskonto og underliggende finanskontoni-veau og holdt op imod de tekniske screeningskriterier for bæredygtighed.

Der er identificeret 12 omfattende aktiviteter, som er analyseret for forbrug. Forbruget er herefter vurderet i forhold til, om aktiviteterne er bæredygtige/ikke bæredygtige efter taksonomiforordningen. Naviair vil hvert år vurdere, om der er sket ændringer i de tekniske screeningskriterier og/eller i Naviairs forretningsområder, som gør, at listen med aktiviteter skal udvides.

Under hver af de 12 omfattede aktiviteter har Økonomi og Indkøb i fællesskab vurderet, hvilke leverandører/kreditorer som i løbet af regnskabsåret har leveret ydelser/produkter, som er omfattet af taksonomien. Fakturaer for relevante leverandører/kreditorer er derefter blevet gennemgået.

Hvis dokumentation for overholdelse af de tekniske kriterier enten er mangelfuld eller ikke kan tilvejebringes, så har Naviair samlet set vurderet aktiviteten som værende ikke-bæredygtig.

Ingen af Naviairs økonomiske aktiviteter bidrager til flere miljømål, samt at arten af Naviairs forretning og aktiviteter ikke påkræver opsplitting af KPI'er.

Kapitaludgifter (CapEx)

Kapitaludgifterne i taksonomiopgørelsen består af de taksonomiomfattede kapitaludgifter, som beskrevet i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/2178, bilag 1, punkt 1.1.2.

Det CAPEX-baserede KPI beregnes som tælleren divideret med nævneren efter følgende definitioner:

Nævneren omfatter tilgange til materielle og immaterielle aktiver i løbet af regnskabsåret, som tages i betragtning før afskrivninger, nedskrivninger og eventuelle fornyede målinger, inklusive dem, der hidrører fra omvurderinger og forringelser, for det pågældende regnskabsår, og eksklusive ændringer i dagsværdien. Nævneren omfatter ligeledes tilgange til materielle og immaterielle aktiver, der hidrører fra virksomhedssammenslutninger.

Tælleren svarer til den del af kapitaludgifterne, der indgår i nævneren, og som er én af følgende:

- a) er forbundet med aktiver eller processer, som har tilknytning til økonomiske aktiviteter, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet
- b) indgår i en plan for at udvide økonomiske aktiviteter, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, eller gøre det muligt at bringe økonomiske aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet, i overensstemmelse med klassificeringssystemet (»CapEx-planen«)
- c) er forbundet med indkøb af produktion fra økonomiske aktiviteter, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, og individuelle foranstaltninger, der giver mulighed for, at målaktiviteterne kan blive lavemissionsaktiviteter eller føre til reduktioner af drivhusgasemissioner, navnlig aktiviteter. Naviair medregner udelukkende kategori c kapitaludgifter under tælleren, da Naviair ikke kan tilvejebringe tilstrækkelig dokumentation for kategori a og b. Kapitaludgifterne består af posterne "Tilgang i årets løb" immaterielle anlægsaktiver (note 10) samt "Tilgang i årets løb" materielle anlægsaktiver (note 11).

Driftsomkostninger (OpEx)

Driftsomkostningerne i taksonomiopgørelse består af de taksonomiomfattede driftsudgifter som beskrevet i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/2178, bilag 1, punkt 1.1.3.

Ikke alle driftsudgifter er taksonomiomfattet, hvorfor der ikke er direkte overensstemmelse med posten "Andre eksterne omkostninger" i resultatopgørelsen

Det OpEx-baserede KPI beregnes som tælleren divideret med nævneren efter følgende definitioner:

Nævneren omfatter direkte ikkekapitaliserede omkostninger, der vedrører forskning og udvikling, foranstaltninger til renovering af bygninger, kortfristede leasingkontrakter, vedligehold og reparation, og eventuelle andre direkte udgifter, som vedrører den daglige vedligeholdelse af materielle anlægsaktiver, som varetages af den virksomhed eller de tredjeparter, som har fået overdraget aktiviteterne, og som er nødvendige for at sikre sådanne aktivers fortsatte og effektive funktion.

Tælleren svarer til den del af driftsudgifterne, der indgår i nævneren, og som er én af følgende:

- a) er forbundet med aktiver eller processer, der har tilknytning til økonomiske aktiviteter, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, herunder uddannelse og andre tilpasningsbehov for menneskelige ressourcer, og direkte ikkekapitaliserede omkostninger, som repræsenterer forskning og udvikling
- b) indgår i en plan for at udvide økonomiske aktiviteter, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, eller gøre det muligt at bringe økonomiske aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet, i overensstemmelse med klassificeringssystemet (CapEx-planen)

c) er forbundet med indkøb af produktion fra økonomiske aktiviteter, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, og individuelle foranstaltninger, der giver mulighed for, at målaktiviteterne kan blive lavemissionsaktiviteter eller føre til reduktioner af drivhusgasemissioner, navnlig aktiviteter.

Naviair medregner udelukkende kategori c driftsudgifter under tælleren, da Naviair ikke kan tilvejebringe tilstrækkelig dokumentation for kategori a og b.

Omsætning

Naviairs økonomiske aktiviteter forbundet med omsætningen er ikke omfattede af taksonomiforordningen. Naviair har beregnet en omsætningsbaseret KPI på 0 pct.

Den omsætningsbaserede KPI beregnes som tælleren divideret med nævneren efter følgende definition.

Nævneren i omsætningen omfatter de samlede indtægter. jf. resultatopgørelsen, side 65.

Tælleren beregnes som den andel af den samlede omsætning, der er indregnet i nævneren og som er omfattet af eller i overensstemmelse med taksonomien.

Taksonomiskema for omsætning 2024

Omsætning				Kriterium for væsentligt bidrag						DNSH-kriterier (ikke at gøre væsentlig skade)									
	Kode	Absolut omsætning (mio. DKK)	Andel af omsætning, år 2024	Modvirkning af klimaændringer (CCM)	Tilpasning til klimaændringer	Vand- og havressourcer	Forurening	Cirkulær økonomi	Biodiversitet og økosystemer	Modvirkning af klimaændringer (CCM)	Tilpasning til klimaændringer	Vand- og havressourcer	Forurening	Cirkulær økonomi	Biodiversitet og økosystemer	Minimumsgarantier	Andel af omsætning, år 2023	Kategori (mulighedsskabende aktivitet)	Kategori (omstillingsaktivitet)
Økonomiske aktiviteter																			
A. Aktiviteter, der er omfattet af taksonomien																			
A.1 Miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med taksonomien)																			
Omsætning	-	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	0%		
Omsætning, der hidhører fra miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med taksonomien) (A.1)		0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	0%		
Heraf mulighedsskabende		0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	0%	-	
Heraf omstillende		0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	0%		-
A.2 Aktiviteter, der er omfattet af taksonomien, men ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med taksonomien)																			
Omsætning, der hidhører fra aktiviteter, der er omfattet af taksonomien, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med taksonomien) (A.2)		0	0%	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.								0%		
I alt (A.1+A.2)		0	0%	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.								0%		
B. Aktiviteter, der ikke er omfattet af taksonomien																			
Omsætning, der hidhører fra aktiviteter, der ikke er omfattet af taksonomien		1.011,1	100%																
I alt		1.011,1	100%																

Taksonomiskema for kapitaludgifter 2024

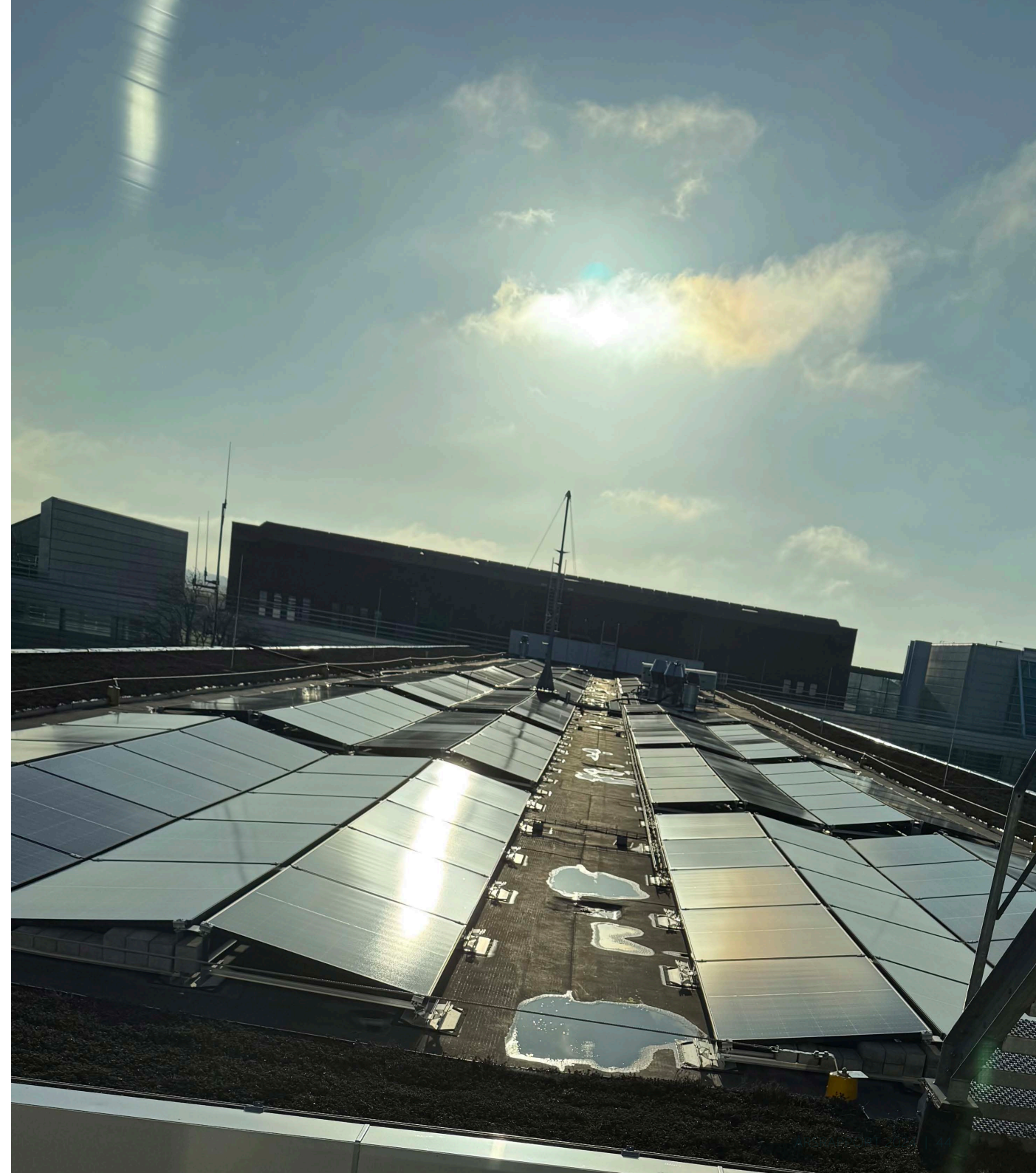
CapEx				Kriterium for væsentligt bidrag						DNSH-kriterier (ikke at gøre væsentlig skade)									
	Koder	Absolut CapEx (mio. DKK)	Andel af CapEx, år 2024	Modvirkning af klimaændringer (CCM)	Tilpasning til klimaændringer	Vand- og havressourcer	Forurening	Cirkulær økonomi	Biodiversitet og økosystemer	Modvirkning af klimaændringer (CCM)	Tilpasning til klimaændringer	Vand- og havressourcer	Forurening	Cirkulær økonomi	Biodiversitet og økosystemer	Minimumsgarantier	Andel af CapEx, år 2023	Kategori (mulighedsskabende aktivitet)	Kategori (omstillingsaktivitet)
Økonomiske aktiviteter																			
A. Aktiviteter, der er omfattet af taksonomien																			
A.1 Miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med taksonomien)																			
CapEx	-	0,0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	0%		
CapEx, der hidhører fra miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med taksonomien) (A.1)		0,0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	0%		
Heraf mulighedsskabende		0,0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	0%	-	
Heraf omstillende		0,0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	0%		-
A.2 Aktiviteter, der er omfattet af taksonomien, men ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med taksonomien)																			
Lagring af elektricitet	CCM 4.10	0,8	0,5%	Omfattet	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.								0,4%		
Installation og drift af elektriske varmepumper	CCM 4.16	0,1	0,1%	Omfattet	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.								0,1%		
Transport med personbiler og lette erhvervskøretøjer	CCM 6.5	0,7	0,5%	Omfattet	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.								1,7%		
Renovering af eksisterende bygninger	CCM 7.2	9,0	5,9%	Omfattet	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.								0,0%		
Installation, vedligeholdelse og reparation af instrumenter og anordninger til måling, regulering og kontrol af bygningers energimæssige ydeevne	CCM 7.5	6,8	4,4%	Omfattet	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.								0,0%		
Elproduktion ved hjælp af solcelleteknologi	CCM 7.6	2,3	1,5%	Omfattet	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.								0,5%		
Databehandling, webhosting og lign. Serviceydelser (datacenter)	CCM 8.1	0,8	0,5%	Omfattet	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.								1,9%		
CapEx, der hidhører fra aktiviteter, der er omfattet af taksonomien, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med taksonomien) (A.2)		20,4	13%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								0%		
I alt (A.1+A.2)		20,4	13%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								0%		
B. Aktiviteter, der ikke er omfattet af taksonomien																			
CapEx, der hidhører fra aktiviteter, der ikke er omfattet af taksonomien		132,4	87%																
I alt		152,8	100%																

Taksonomiskema for driftsudgifter 2024

OpEx				Kriterium for væsentligt bidrag						DNSH-kriterier (ikke at gøre væsentlig skade)									
Økonomiske aktiviteter	Koder	Absolut OpEx (mio. DKK)	Andel af OpEx, år 2024	Modvirkning af klimaændringer (CCM)	Tilpasning til klimaændringer	Vand- og havressourcer	Forurening	Cirkulær økonomi	Biodiversitet og økosystemer	Modvirkning af klimaændringer (CCM)	Tilpasning til klimaændringer	Vand- og havressourcer	Forurening	Cirkulær økonomi	Biodiversitet og økosystemer	Minimumsgarantier	Andel af OpEx, år 2023	Kategori (mulighedsskabende aktivitet)	Kategori (omstillingsaktivitet)
A. Aktiviteter, der er omfattet af taksonomien																			
A.1 Miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med taksonomien)																			
OpEx	-	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	0%		
OpEx, der hidhører fra miljømæssigt bæredygtige aktiviteter (i overensstemmelse med taksonomien) (A.1)		0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	0%		
Heraf mulighedsskabende		0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	0%	-	
Heraf omstillende		0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	0%		-
A.2 Aktiviteter, der er omfattet af taksonomien, men ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med taksonomien)																			
Transport med personbiler og lette erhvervskøretøjer	CCM 6.5	0,3	0,5%	Omfattet	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.								0%		
Renovering af eksisterende bygninger	CCM 7.2	18,4	30,9%	Omfattet	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.								0%		
Erhvervelse og ejerskab af bygninger	CCM 7.7	4,2	7,1%	Omfattet	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.								0%		
Databehandling, webhosting og lign. Serviceydelser (datacenter)	CCM 8.1	0,8	1,4%	Omfattet	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.	Ej omfat.								0%		
OpEx, der hidhører fra aktiviteter, der er omfattet af taksonomien, men som ikke er miljømæssigt bæredygtige (aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med taksonomien) (A.2)		23,7	40%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								0%		
I alt (A.1+A.2)		23,7	40%	100%	0%	0%	0%	0%	0%								0%		
B. Aktiviteter, der ikke er omfattet af taksonomien																			
OpEx, der hidhører fra aktiviteter, der ikke er omfattet af taksonomien		35,8	60%																
I alt		59,5	100%																

Oplysninger om atom- og gasrelaterede aktiviteter

Atomenergirelaterede aktiviteter	
Virksomheden udfører, finansierer eller har eksponeringer for forskning, udvikling, demonstration og implementering af innovative elproduktionsanlæg, der producerer energi fra nukleare processer med minimalt spild fra brændselskredsløbet.	NEJ
Virksomheden udfører, finansierer eller har eksponeringer for opførelse og sikker drift af nye nukleare anlæg til produktion af elektricitet eller procesvarme, herunder til brug for fjernvarme eller industrielle processer såsom brintproduktion, samt sikkerhedsopgraderinger heraf ved brug af bedste tilgængelige teknologier.	NEJ
Virksomheden udfører, finansierer eller har eksponeringer for sikker drift af eksisterende nukleare anlæg, der producerer elektricitet eller procesvarme, herunder med henblik på fjernvarme eller industrielle processer såsom brintproduktion fra atomenergi, samt sikkerhedsopgraderinger heraf.	NEJ
Fossilgasrelaterede aktiviteter	
Virksomheden udfører, finansierer eller har eksponeringer for opførelse eller drift af elproduktionsanlæg, der producerer elektricitet ved brug af fossile gasformige brændstoffer.	NEJ
Virksomheden udfører, finansierer eller har eksponeringer for konstruktion, reovering og drift af kombinerede varme/kølings- og elproduktionsanlæg, der anvender fossile gasformige brændstoffer.	NEJ
Virksomheden udfører, finansierer eller har eksponeringer for opførelse, reovering og drift af varmeproduktionsanlæg, der producerer varme/køl ved brug af fossile gasformige brændsler	NEJ



Sociale oplysninger

Egen arbejdsstyrke

Dette kapitel beskriver Naviairs arbejde med at fremme gode arbejdsvilkår og trivsel samt arbejdet med kønsligestilling og mangfoldighed blandt egen arbejdsstyrke.

Naviair anvender indfasningsbestemmelserne for virksomheder med færre end 750 medarbejdere, jf. ESRS 2, pkt. 17, og udelader i 2024 fuld rapportering vedrørende det emnespecifikke område S1 – Egen arbejdsstyrke.

I det følgende rapporteres således på minimumsoplysninger vedrørende bæredygtighedsforhold knyttet til egen arbejdsstyrke, og der gives en kort beskrivelse af Naviairs politik, tiltag, mål og indikatorer knyttet til egen arbejdsstyrke.

Bæredygtighedsforhold

Naviair har jf. ESRS 1, tillæg A, AR 16, valgt at vurdere underemnerne arbejdsvilkår og ligebehandling og lige muligheder for alle under S1 - Egen arbejdsstyrke som værende væsentlige at rapportere på.

I forbindelse med arbejdsvilkår har Naviair vurderet under-underemnerne sikker beskæftigelse, arbejdstid, tilstrækkelige lønninger, arbejdsmarkedsdialog, foreningsfrihed, kollektive forhandlinger, balance mellem arbejdsliv og privatliv samt sundhed og sikkerhed for væsentlige.

I forbindelse med ligebehandling og lige muligheder er under-underemnerne ligestilling mellem kønnene og lige løn for arbejde af samme værdi, uddannelse og kompetenceudvikling, beskæftigelse og inklusion af personer med handicap, foranstaltninger mod vold og chikane på arbejdspladsen samt mangfoldighed vurderet væsentlige.

Væsentlighedsvurderingen skal ses i sammenhæng med, at Naviairs medarbejdere er afgørende for en stabil drift af forretningen. Naviair har et stort antal specialiserede medarbejdere, og gode arbejdsvilkår og trivsel danner rammen for, at den enkelte medarbejder ønsker at forblive medarbejder. Samtidig har Naviair løbende fokus

på udviklingen i demografien og på at sikre langsigtet robusthed i bemanningen. Gode arbejdsvilkår, mangfoldighed og kønsligestilling vil styrke rekrutteringsgrundlaget.

Arbejdsvilkår og trivsel

Naviair arbejder for at fastholde et godt arbejdsmiljø og skabe gode vilkår for trivsel og udvikling. Rammerne herfor er fastlagt i Naviairs personalepolitik. I 2024 er der arbejdet med en række nye tiltag for at øge trivslen og styrke rekrutteringsgrundlaget. Naviair har ikke fastsat et tidsbestemt mål herfor.

Personalepolitik

Sigtet med Naviairs personalepolitik er dels at understøtte leveringen af en god, effektiv og standardiseret service til Naviairs brugere, og dels at den medvirker til at sikre, at Naviair er en attraktiv og udfordrende arbejdsplads for medarbejderne.

Dette sigte forudsætter, at der skabes rammer, som både giver den enkelte mulighed for at udnytte og udvikle sine faglige og personlige ressourcer, og som samtidig tilgodeser Naviairs mål og opgaver.

I relation til arbejdsvilkår og trivsel sætter Naviairs personalepolitik specifikt fokus på, at Naviair skal være en sund og tryk arbejdsplads, og at den enkelte medarbejder skal have en god balance mellem arbejdsliv og privatliv.

Tiltag for at sikre trivsel og ordentlige arbejdsvilkår

I 2024 formulerede Naviair et nyt Samarbejdsgrundlag. Det blev udarbejdet med bred involvering og inddragelse af medarbejdere, ledere og repræsentanter fra Samarbejdsudvalget og Arbejdsmiljøudvalget. Samarbejdsgrundlaget er enstemmigt godkendt af Hovedsamarbejdsudvalget.

Samarbejdsgrundlaget bygger på at styrke den psykologiske tryghed. Det forventes, at alle ansatte hver især bidrager med adfærd, der får kolleger til at opleve sig værdsatte, respekterede og inkluderede. Det er ledelsens ansvar, at der er et godt psykisk arbejdsmiljø i Naviair. Det er alles opgave at bidrage til, at det kan lykkes.

De fælles regler for adfærd skal yderligere styrke Naviair som en attraktiv arbejdsplads. Det at have gode relationer bidrager til større arbejdsglæde hos den enkelte, derfor blev der i 2024 arbejdet på tværs af organisationen med trivselsaktiviteter og styrkelse af relationsskabende samvær.

Målet er større viden om hinandens fagområder, og en indsigt i, at hver faglighed bidrager til at levere en tryk, sikker og effektiv styring af lufttrafikken. Desuden arbejder Naviair systematisk med trivselsmålinger og -opfølgning, som skal tage temperaturen på trivslen i organisationen og være et data- og faktabaseret fundament for dialog og efterfølgende handlingsplaner samt en vigtig komponent i Naviairs ledelsesarbejde og -udvikling.

Endelig arbejder Naviair videre med implementering af den robusthedsplan, der fremadrettet skal sikre en bedre balance mellem opgaver og ressourcer.

Mål og indikatorer vedrørende arbejdsvilkår

Naviair har ikke fastsat tidsbestemt mål knyttet til arbejdsvilkår, men monitorerer og fører statistik over flere indikatorer angående arbejdsvilkår. I nedenstående tabel vises udviklingen over centrale indikatorer vedrørende arbejdsvilkår. Ved at føre statistik over centrale indikatorer for arbejdsvilkår, har ledelsen i Naviair et datafunderet overblik over tilstanden for arbejdsvilkår.

Nøgletal - Arbejdsvilkår	2024	2023	2022	2021	Enhed
Fuldtidsarbejdsstyrke	647	620	603	613	antal FTE
Trivsel/arbejdslyst	67	-	71	59	pct.
Sygefravær	8,39	9,52	7,09	6,77	dage
Arbejdsskader	1	3	1	1	antal

Opgørelsesmetode for nøgletal vedrørende arbejdsvilkår:

Fuldtidsarbejdsstyrke: Gennemsnitligt antal beskæftigede i regnskabsåret, omregnet til fuldtidsbeskæftigede.

Trivsel/arbejdslyst: Medarbejdernes gennemsnitlige arbejdslyst findes ved hjælp af en medarbejderundersøgelse, som foretages af et eksternt bureau. Arbejdslyst måles ud fra tilfredsheden med 7 faktorer - kollegaer, resultater, ledelse, mestring, mening, balance og medbestemmelse. I 2024 er trivselsmålingen gennemført i april måned. I 2023 blev der ikke gennemført trivselsmåling.

Sygefravær: Gennemsnitligt antal sygedage pr. medarbejder opgjort i fuldtidsfravær dage ved udgangen af året. Definitionen er identisk med den definition, som staten anvender ved indrapportering til Danmarks Statistik.

Arbejdsskader: Samlet antal rapporteringspligtige skader efter arbejdsskadeloven, opgjort ved årets udgang.



Køn og mangfoldighed

Naviair arbejder for ligebehandling og lige muligheder for alle. I det følgende redegøres for Naviairs politik på området, de væsentligste tiltag, som er foretaget i 2024 og endelig gives en status for måltal.

Politik for køn og mangfoldighed

Følgende udgør Naviairs redegørelse om Naviairs mangfoldighedspolitik, jf. årsregnskabslovens 107 d.

For at skabe større tydelighed om Naviairs indsats vedr. køn og mangfoldighed har Naviairs bestyrelse i 2024 vedtaget en politik for køn og mangfoldighed ud fra overskrifterne diversitet, ligestilling og inklusion, som er indbyrdes afhængige. Politikken omfatter alle medarbejdere.

Diversitet forstås som, at Naviair ønsker en mikset repræsentation af medarbejdere med forskellige erfaringer, karakteristika og baggrunde.

I arbejdet med **ligestilling** ønsker Naviair at fremme en bedre balance i kønssammensætningen, herunder i Naviairs ledelse, hvor Naviair har fastsat en konkret målsætning om flere kvinder i ledelsen.

Når Naviair har fokus på og arbejder for **inklusion**, er det ud fra et ønske om at skabe et inkluderende miljø i Naviair, hvor alle ledere og medarbejdere føler sig velkomne, respekterede og værdsatte sådan, at de kan bidrage fuldt ud.

Naviair tror på, at arbejdet med køn og mangfoldighed ud fra de tre begreber kan bidrage til en lang række forskelligartede fordele som fx bedre bundlinje, bedre arbejdsmiljø, mindre risiko for blinde vinkler i opgaveløsningen, flere perspektiver i vurderingsgrundlaget, bedre beslutninger, flere talenter i spil og mindre fravær blandt ledere og medarbejdere.

Mangfoldighed handler desuden om at give plads til udsatte grupper på arbejdsmarkedet, som har brug for særligt fokus i forhold til at udvikle sig og føle sig inkluderede. På den måde handler mangfoldighed også om, at Naviair har en forpligtigelse til at løfte et samfundsmæssigt ansvar.

Tiltag for at sikre kønsligestilling og en mangfoldig arbejdsplads

I 2024 har Naviair fortsat følgende tiltag for at fremme ligestilling mellem kønnene. Tilgangene har et bredt sigte i rekrutteringen af medarbejdere og omfatter således øget kønsligestilling blandt medarbejdere og i ledelsen:

- Analyse af sprog/billedbrug i stillingsopslag for at reducere ubevidste kønsbetingede bias.
- Dialog med ledere der udvælger kandidater til samtaler med henblik på at skabe opmærksomhed på bias over for kvindelige ansøgere.
- Brug af search-virksomheder, som arbejder efter kodeks for diversitet, hvor mindst 33 pct. af de potentielle kandidater, der præsenteres, er kvinder.
- Øge kendskabet til Naviair blandt kvinder ved deltagelse i "Girls in Aviation Day" og særlige åbent hus-arrangementer for kvindelige ansøgere til optagelse på flyvelederuddannelsen.

I 2024 har Naviair blandt andet skiftet rekrutteringsværktøjer og tilpasset rekrutteringsprocesserne, så de i højere grad kan understøtte Naviairs fokus på ligestilling. Naviair er ved at planlægge yderligere undervisning og træning for ledere og medarbejdere med henblik på at undgå, at kønsbetinget bias påvirker kvindelige ansattes udviklings- og forfremmelsesmuligheder.

I 2024 har Naviair endvidere tilsluttet sig DI's diversitetsløfte, som er et fællesskab, der arbejder mod et mere mangfoldigt og inkluderende dansk erhvervsliv. Forummet giver adgang til viden og 'best praksis' om diversitet, inklusion og ligestilling, som er grundelementer i Naviairs politik for køn og mangfoldighed.



Mål og indikatorer for køn og mangfoldighed

Naviair har i 2024 vedtaget måltal for andel af det underrepræsenterede køn i Naviairs ledelsesniveau 1 og 2. Målet er, at Naviair har mindst 40 pct. af det underrepræsenterede køn i ledelsen på ledelsesniveau 1 og 2 i 2030. Delmålet er, at Naviair i 2026 har mindst 30 pct. af det underrepræsenterede køn på ledelsesniveau 1 og 2. Naviair har ikke fastsat tidsbestemte mål knyttet til køn for øvrige medarbejdere. Naviair har ikke fastsat tidsbestemte mål knyttet til mangfoldighed.

På ledelsesniveau 1 og 2 er kvinder i 2024 det underrepræsenterede køn. Den 31. december 2024 bestod Naviairs ledelsesniveau 1 og 2 af 12 personer, hvoraf 4 var kvinder, hvilket vil sige, at der ved afslutningen af 2024 var 33 pct. kvinder i Naviairs ledelse på niveau 1 og 2.

Naviair har i 2024 haft udskiftning på en chefpøst på niveau 2, hvor der ved rekrutteringen er ansat en kvinde i stillingen, der tidligere var varetaget af en mand. Samtidig er der foretaget en organisationsændring, hvor en mandlig leder har ændret reference til niveau 3, og dermed ikke længere indgår i ledelsesniveau 1 eller 2.

Kønsfordeling og målsætning for ledelsesniveau 1 (direktion) og ledelsesniveau 2 (ledere med reference til direktion)	2023	2024	Enhed
Samlet antal medlemmer	13	12	antal
Underrepræsenterede køn (kvinder)	23	33	pct.
Måltal	40	40	pct.
Årstal for opfyldelse af måltal	2030	2030	årstal

Køn- og mangfoldighed	2021	2022	2023	2024	Enhed
Køn – alle medarbejdere	73/27	73/27	72/28	73/27	M/K pct.
Gennemsnitsalder – alle medarbejdere	46,9	46,5	46,6	46,6	år
Lærlinge, elever, aspiranter	8	17	21	29	antal
Lærlinge, elever, aspiranter (M/K)	-	-	-	55/45	M/K pct.

Opgørelsesmetode for nøgletal vedrørende køn og mangfoldighed:

Ledelsesniveau 1 og 2: Direktionen i moderselskabet Naviair udgør niveau 1. Ledere med personaleansvar og reference til direktionen udgør niveau 2. Opgøres ved kalenderårets udgang.

Måltal: Måltal i procent for andelen af det underrepræsenterede køn i ledelsesniveauet.

Årstal for opfyldelse af måltal: Det specifikke årstal, hvor Naviair skal opfylde måltallet for det underrepræsenterede køn.

Underrepræsenterede køn: Den procentvise andel af det underrepræsenterede køn i ledelsesniveauet ved kalenderårets udgang.

Køn – alle medarbejdere: Det procentuelle forhold mellem mænd/kvinder opgjort ved årets udgang.

Gennemsnitsalder – alle medarbejdere: Gennemsnitsalder hos alle medarbejdere opgjort ved kalenderårets udgang.

Lærlinge, elever og aspiranter: Samlet antal ansatte lærlinge, elever og aspiranter nyoptaget på uddannelse. Tallet dækker alle, som bliver optaget på uddannelse i perioden 1. januar 2024 til og med 31. december 2024.

Lærlinge, elever, aspiranter (M/K): Det procentuelle forhold mellem mænd/kvinder blandt nyoptagede lærlinge, elever og aspiranter. Tallet dækker alle, som bliver optaget på uddannelse i perioden 1. januar 2024 til og med 31. december 2024.

Flyvesikkerhed

Naviairs kerneopgave er lufttrafiktjeneste, der indebærer flyvesikkerhed. Flyvesikkerhed knytter sig til rapporteringsstandarderne vedrørende Berørte samfund (S3) og Forbrugere og slutbrugere (S4).

Naviair anvender i rapporteringen indfasningsbestemmelserne for virksomheder med færre end 750 medarbejdere, jf. ESRS 2, pkt. 17, og udelader i 2024 fuld rapportering vedrørende Berørte samfund (S3) og Forbrugere og slutbrugere (S4).

I det følgende rapporteres således på minimumsoplysninger, hvor der redegøres for Naviairs bæredygtighedsforhold, og der gives en kort beskrivelse af Naviairs politik, tiltag samt mål og indikatorer.

Bæredygtighedsforhold

Naviair har i sin dobbelt væsentlighedsvurdering, jf. ESRS 1, tillæg A, AR 16, vurderet følgende underemner og under-underemner væsentlige:

- Berørte samfund (S3): "Samfundsøkonomiske, sociale og kulturelle rettigheder" med fokus på under-underemnet "Sikkerhedsrelaterede indvirkninger"
- Forbrugere og slutbrugere (S4): "Forbrugernes og/eller slutbrugernes sikkerhed" med fokus på under-underemnet "En persons sikkerhed" (S4).

Flyvesikkerhed har sikkerhedsrelaterede indvirkninger på det berørte samfund og har samtidig indvirkning på sikkerheden for de personer, der er om bord på luftfartøjet. Det være sig flypassagerer såvel som personale.

Med fokus på flyvesikkerhed behandles emnerne S3 og S4 derfor i det følgende under ét. I relation til de Europæiske Standarder for Bæredygtighedsrapportering er Naviairs mål for flyvesikkerhed virksomhedsspecifikke mål og de relaterer sig til både "sikkerhedsrelaterede indvirkninger" på samfundet og "en persons sikkerhed".

Naviairs Safety- og Kvalitetspolitik

Rammerne for Naviairs arbejde med at sikre høj flyvesikkerhed er fastlagt i Naviairs Safety- og Kvalitetspolitik. I følge Safety- og Kvalitetspolitikken er flyvesikkerhed (Safety) den vigtigste kvalitetsparameter i Naviair, og flyvesikkerheden skal til enhver tid have den højeste prioritet.

Som lufttrafiktjeneste er Naviair underlagt omfattende nationale og internationale regler, standarder og bestemmelser. Naviair forpligter sig til at levere sikker lufttrafiktjeneste i overensstemmelse med gældende nationale og internationale regler. Trafikstyrelsen fører tilsyn med Naviairs opgaveløsning.

I Naviairs Safety- og Kvalitetspolitik indgår, at Naviair skal

- anvende et ISO 9001 kvalitetsstyringssystem med et integreret Safety- og Security Management System,
- måle og synliggøre flyvesikkerhedsniveauet,
- anvende en proces for rapportering samt hændelsesudredning, der understøtter kontinuerlige forbedringer af flyvesikkerheden,
- sikre systematisk styring af ændringer af systemer, procedurer og uddannelse med henblik på at reducere flyvesikkerhedsmæssige risici ved ændringer,
- sikre de nødvendige flyvesikkerhedsmæssige ressourcer og kompetencer er tilgængelige, og
- gennemføre intern auditering af kvalitetsstyringssystemet.

Bestyrelsen får på hvert bestyrelsesmøde en redegørelse for flyvesikkerheden (Safety) og dens eventuelle indflydelse på kapaciteten. En gang årligt får bestyrelsen en redegørelse for resultater af gennemførte interne audits af kvalitetsstyringssystemet.

Tiltag for at kvalitetssikre flyvesikkerhed

Til at understøtte Naviairs Safety- og Kvalitetspolitik har Naviair følgende tiltag og foranstaltninger.

Kvalitetssikringssystem

Til at opretholde og udvikle en sund og stærk flyvesikkerhedskultur har Naviair et ISO 9001 kvalitetsstyringssystem. Kvalitetssystemet har et integreret Safety Management System, som indeholder processer for kontinuerlig måling af flyvesikkerhedsniveauet og for den løbende forbedring af flyvesikkerheden.

Kontinuerlige forbedringer af flyvesikkerheden

Tilgangen til løbende forbedringer er baseret på en anerkendt proces for indrapportering af flyvesikkerhedsmæssige hændelser, som omfatter dels lovpligtig og frivillig rapportering vedrørende hændelser, og dels en proces for hændelsesudredning med tilhørende anbefalinger for at forbedre flyvesikkerheden.

Indrapportering af flyvesikkerhedsmæssige hændelser er baseret på et "Just Culture"-princip, der beskytter de involverede og indebærer, at der kun sanktioneres i tilfælde af grov uagtsomhed. Formålet er at opnå rapporteringsvilje blandt det operative personale og sikre en effektiv indberetningskultur igennem trygge rammer med fokus på at opnå læring og kontinuerlige forbedringer af flyvesikkerheden.

Alle flyvesikkerhedsmæssige hændelser undergår en analyse eller en egentlig udregning. Formålet er at reducere risikoen for, at lignende hændelser gentager sig. Data fra hændelsesudredninger anvendes til statistik og trendanalyser med henblik på løbende at monitorere flyvesikkerhedsniveauet.





I Naviair undersøges samtlige indberettede hændelser af en uvildig intern afdeling. Indenfor 72 timer gennemføres en indledende analyse, hvor hændelsen alvorlighedsklassificeres med henblik på eventuel dybere undersøgelse og orientering af Trafikstyrelsen. Analysen og den efterfølgende undersøgelse har til formål at identificere eventuelle flyvesikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Naviair har etableret et ledelsesforum for flyvesikkerhed, Safety Committee. Her behandles alle flyvesikkerhedsmæssige forhold, herunder godkendelse af hændelsesrapporter med tilhørende foranstaltninger til implementering i Naviairs driftsorganisation. Endelige rapporter med eventuelle foranstaltninger fremsendes til Trafikstyrelsen, senest 90 dage efter hændelsen er indberettet. Data fra hændelsen indgår endvidere i en fælleseuropæisk database, som danner grundlag for fælleseuropæiske flyvesikkerhedstiltag.

Sikring af ressourcer og kompetencer

Naviair arbejder løbende på at sikre rekruttering og fastholdelse af kvalificeret arbejdskraft, jf. Naviairs personalepolitik. Som følge af manglen på flyveledere arbejdes fortsat på at opbygge den nødvendige operationelle robusthed til at håndtere den stigende trafik, jf. ledelsesberetningens indledning.

Intern auditering af kvalitetsstyringssystemet og flyvesikkerhedsundersøgelser

Naviair gennemfører regelmæssigt interne audits for at dokumentere, at Naviair på en sikker og effektiv måde følger de relevante nationale og internationale regelsæt og standarder. Høj kvalitet i opgaveløsningen er en betingelse for at opretholde Naviairs certifikater.

De interne audits gennemføres af Naviairs kvalitetsafdeling, som organisatorisk er uafhængig af linjeorganisationen. Naviairs kvalitetschef referer direkte til Naviairs CEO. De interne audits bliver gennemført efter den faste

og nedskrevne procedure "Audit og flyvesikkerhedsundersøgelser". Hvert år udarbejdes en plan for audits, som godkendes af Naviairs Safety Committee.

De interne audits er en kombination af kontrol af overholdelse af lovgivning og risikobaseret stikprøvekontrol ved auditering af operative enheder. Ved at gennemføre audit kan Naviair dokumentere, at virksomheden arbejder på en sikker og effektiv måde, samt at der arbejdes efter de nedskrevne procedurer, og at relevante nationale og internationale regelsæt og standarder bliver fulgt, så Naviair til stadighed opfylder betingelserne for opretholdelse af de opnåede certificeringer.

Flyvesikkerhedsundersøgelserne gennemføres ved en systematiseret interview-proces af Naviairs operative medarbejdere med flyvesikkerhedsmæssigt ansvar.

Resultatet af interne audits og flyvesikkerhedsundersøgelserne forelægges Safety Committee med en redegørelse for, hvilke audits der er gennemført, svartider samt indhold og omfang af de eventuelt identificerede procesfejl.

Mål og indikatorer for flyvesikkerhed

Naviairs legitimitet og mandat til at drive flyvesikrings-tjeneste bygger på en forudsætning om et højt flyvesikkerhedsniveau, som afspejlet i Naviairs Safety- og Kvalitetspolitik. I 2024 har Naviair ikke været årsag til eller medvirket til luftfartsulykker, hvilket er tilfredsstillende.

Som del af den europæiske præstationsordning er Naviair underlagt et procesmål for arbejdet med flyvesikkerhed, som understøtter kontinuerlige forbedringer i arbejdet med flyvesikkerhed.

Præstationsordningen procesmål

Præstationsordningen indeholder procesmål inden for fem områder, der omhandler modenheten i Safety Management Systemet.

Der arbejdes med følgende modenhedsniveauer (D er højeste modenhedsniveau)
 A - Informal arrangement,
 B - Defined,
 C - Managed og
 D - Assured.

Der er fastlagt følgende mål inden for modenhed i Safety Management Systemet for Naviair i præstationsordningen:

Præstationsordningens mål	2024
Safety policy and objectives	C
Safety risk management	D
Safety assurance	C
Safety promotion	C
Safety culture	C

Målene skulle nås senest i 2024, og Naviair har i referencerperiode 3 (2020-2024) arbejdet mod at nå målene. Effekten af Naviairs arbejde med præstationsordningens mål for modenheten af Safety Management Systemet bliver årligt vurderet af Naviair igennem en fælleseuropæisk norm, Effectiveness of Safety Management (EoS). Vurderingen verificeres af Trafikstyrelsen og det europæiske luftfartssikkerhedsagentur, EASA. I seneste verificerede vurdering (foretaget i 2023) ligger Naviair på niveau i forhold til at kunne leve op til sikkerhedskravene i 2024. En ekstern verificeret vurdering af Naviairs målopfyldelse for 2024 forventes klar i juni 2025.

For den kommende referenceperiode 4 (2025-2029) bliver kravene til arbejdet med flyvesikkerhed yderligere skærpet. Dette bidrager til et fælleseuropæisk højt flyvesikkerhedsniveau.

Ledelsesoplysninger

Virksomhedsadfærd

I dette kapitel beskrives Naviairs virksomhedsadfærd, herunder væsentlige indvirkninger, risici og muligheder samt strategi og procedure i forbindelse med leverandørsamarbejde, bekæmpelse af korruption og bestikelse, whistleblowerordning og lobbyvirksomhed.

Væsentlige indvirkninger, risici og muligheder

Processen til identifikation af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder i forbindelse med god virksomhedsadfærd er vurderet efter samme proces og principper som beskrevet under de generelle oplysninger i afsnittet "Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder". Processen har medført, at Naviair har konstateret følgende:

- Positiv indvirkning ved sikring af god virksomhedsadfærd
- Risiko ved tilfælde af slæk i Naviairs virksomhedsadfærd

Udover den åbenlyse værdi ved at sikre god virksomhedsadfærd, har Naviair ved vurdering af "sikring af god virksomhedsadfærd" lagt vægt på, at Naviair er en del af den danske kritiske infrastruktur. Som leverandør af kritisk infrastruktur er det essentielt, at Naviair er en troværdig og ansvarlig virksomhed, således at tilliden til Naviair på alle tidspunkter er høj på både nationalt og internationalt plan.

Ovenstående argumenter har den konsekvens, at risikoen ved tilfælde af slæk i førnævnte indvirkning kan have stor indflydelse på Naviairs renommé og mulighed for at drive virksomhed. Naviair er underlagt national og international regulering indenfor virksomhedsadfærd. Derfor anses risikoen for at slæk finder sted som meget usandsynligt. Herudover bidrager Naviairs bestyrelsesgodkendte politikker og Code of Conducts til at sikre

god virksomhedsadfærd og virksomhedskultur. På grund af alvorligheden af konsekvenserne ved slæk vurderer Naviair alligevel risikoen for væsentlig, også på kort sigt.

Politikker for god forretningsskik og virksomhedskultur

Naviair har 12 bestyrelsesgodkendte politikker, som på hver sin måde bidrager til at sikre god forretningsskik og virksomhedskultur.

Naviairs politikker

Naviair har 12 bestyrelsesgodkendte politikker. De bidrager på hver sin måde til at sikre god virksomhedsadfærd og virksomhedskultur. Naviairs politikker evalueres årligt i bestyrelsen for at sikre, at de alle er opdaterede og aktuelle.

Naviairs 12 bestyrelsesgodkendte politikker er følgende:

- Finanspolitik
- Forsikringspolitik
- Informations- og sikkerhedspolitik
- Politik for dataetik
- Politik for køn og mangfoldighed
- Politik for samfundsansvar
- Politik for økonomisk intern kontrol
- Risikostyringspolitik
- Safety- og kvalitetspolitik
- Sikkerhedspolitik
- Vederlagspolitik
- Whistleblowerpolitik

Politikkerne er tilgængelige på:
www.naviair.dk/om-naviair/politikker

Naviairs politik for samfundsansvar har eksplicit fokus på samarbejdet med leverandører om overholdelse af menneske- og arbejdstagerrettigheder samt en nultolerancepolitik overfor bestikelse og korruption af enhver art. Politikken er foldet ud og konkretiseret i to Codes of Conduct – en ekstern for leverandører og en intern for medarbejdere. Naviairs politik for samfundsansvar og Codes of Conduct er i overensstemmelse med De Forenede Nationernes konvention mod korruption.

Naviair informerer sine leverandører om sit Code of Conduct i forbindelse med tilbudsafgivelse eller aftaleindgåelse. Leverandøren forpligter sig til at afholde sig fra alle former for korruption og bestikelse og til at acceptere stikprøvevis auditering af overholdelse af Naviairs Code of Conduct.

Naviair informerer nye medarbejdere om virksomhedens Code of Conduct i forbindelse med ansættelse. Begge Codes of Conduct kan tilgås via Naviairs intranet.

Naviair har ikke funktioner, der er særligt udsat for korruption og bestikelse. Foruden Code of Conduct med information om gældende retningslinjer tilbyder Naviair ikke sine medarbejdere specifikke kurser om forebyggelse og afsløring af korruption og bestikelse. Der er ikke vurderet et særskilt behov herfor.

Som selvstændig offentlig virksomhed er Naviair underlagt Selskabsloven og aflægger regnskab efter Årsregnskabsloven for virksomheder i regnskabsklasse D. Naviair er underlagt revision af ekstern revisor og Rigsrevisionen.



Whistleblowerordning

Naviair er underlagt Lov om beskyttelse af whistleblowere. Naviair har en bestyrelsesgodkendt whistleblowerpolitik og har en whistleblowerordning. Ordningen giver både interne og eksterne aktører mulighed for at anmelde viden eller mistanke om forhold, der er i strid med lovgivningen eller Naviairs interne regler.

Indberetninger under whistleblowerordningen er anonyme, og det er et eksternt advokatselskab, der screener alle indberetninger under ordningen, inden de håndteres af Naviairs juridiske afdeling. Håndteringen af anmeldelser er adskilt fra ledelsen. En gang årligt informeres bestyrelsen og direktionen om whistleblowerersagerne i det forgangne år, herunder antal, temaer og behandlingsstatus.

Information om Naviairs forvaltning af whistleblowerordningen – og muligheden for at anmelde – er offentligt tilgængeligt på Naviairs hjemmeside. Naviairs medarbejdere kan desuden tilgå ordningen fra Naviairs intranet.

Forvaltning af forbindelser med leverandører

Naviairs forhold til leverandører er rammesat af Naviairs Code of Conduct for Leverandører. Ved leverandører forstås alle virksomheder, der leverer produkter og/eller tjenester til Naviair. Alle Naviairs leverandører skal overholde de fastlagte krav til adfærd og principper for forretningsetik.

Den nuværende situation i Ukraine indebærer også, at Naviair i forbindelse med EU-udbud stiller krav om, at den vindende part skal underskrive en såkaldt "Ruslandserklæring". Erklæringen forbyder tildeling og gennemførelse af offentlige kontrakter over for russisk etablerede fysiske eller juridiske personer, enheder eller organer.

Naviairs Code of Conduct for leverandører

Naviairs Code of Conduct indeholder konkrete krav om at overholde principperne i FN's Global Compact, FN's Verdenserklæring om Menneskerettigheder, OECD's anti-bestikkelseskonvention samt de til enhver tid gældende ILO-konventioner, som Danmark har ratificeret.

Følgende er uddrag af Naviairs Code of Conduct for leverandører, som kan læses i sin fulde længde på:

<https://www.naviair.dk/om-naviair/politikker>

- Lov og etik: Leverandører skal respektere og overholde gældende love og bestemmelser i de lande, hvor de driver forretning.
- Korruption: Leverandører må aldrig benytte gaver, fordele eller andre former for uautoriseret kompensation i deres forhold til kunder, leverandører, myndigheder eller andre beslutningstagere for at opnå eller beholde forretning.
- Hvidvaskning af penge: Leverandører må aldrig deltage i, fremme eller på anden måde støtte aktiviteter, der er baseret på hvidvaskning af penge.
- Konkurrencespørgsmål: Leverandører skal altid overholde gældende konkurrencelovgivning. Leverandører må ikke udveksle information eller indgå aftaler med konkurrenter, kunder eller leverandører på en måde, som risikerer at obstruere, begrænse eller forvrænge konkurrencen på markedet.
- Klima og miljø: Leverandøren skal medvirke til at værne om natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet.
- Arbejdsforhold: Leverandøren skal sikre, at ansatte hos leverandøren og eventuelle underleverandører er sikret rimelige løn, arbejdstid og andre arbejdsvilkår. Leverandører skal respektere medarbejdernes ret til at organisere sig i valgfri fagforening og til at forhandle kollektivt. Ingen medarbejdere må udsættes for diskrimination eller chikane på grund af alder, køn, religion, seksuel orientering, handicap, politisk synspunkt eller etnisk herkomst. Leverandøren skal bevidst og systematisk arbejde for at skabe et godt arbejdsmiljø, både fysisk og psykisk/socialt.

Forebyggelse og afsløring af korruption og bestikkelse

Naviair har en multolerancepolitik i forhold til korruption og bestikkelse. Naviairs procedurer for at forhindre og afsløre korruption og bestikkelse findes i Naviairs Codes of Conduct, Naviairs politik for samfundsansvar samt i Naviairs whistleblowerordning. Naviairs Codes of Conduct og politik for samfundsansvar sætter retningslinjerne, der skal forebygge korruption og bestikkelse, mens whistleblowerordningen har til formål at afsløre og håndtere eventuelle brud på retningslinjerne.

I tilfælde af en leverandørs misligholdelse af Naviairs Code of Conduct skal leverandøren fremlægge en korrigerende handlingsplan, der skal godkendes af Naviair. I den forbindelse kan Naviair beslutte at udføre skærpet tilsyn med leverandøren i en periode. Ved gentagne eller alvorlige overtrædelser af Code of Conduct-principperne kan Naviair beslutte at ophøre samarbejdet med leverandøren.

Anmeldelser via Naviairs whistleblowerordning bliver screenet af eksternt advokat, inden de håndteres af Naviairs juridiske afdeling. Håndteringen af anmeldelser er adskilt fra ledelsen. En gang årligt informeres bestyrelsen og direktionen om whistleblowersagerne i det forgangne år, herunder antal, temaer og behandlingsstatus. De samme informationer offentliggøres på Naviairs hjemmeside.

Information om Naviairs Codes of Conduct, relevante politikker og whistleblowerordning er tilgængelig for Naviairs medarbejdere på Naviairs intranet samt for offentligheden på Naviairs hjemmeside. Foruden denne tilgængelige information om gældende retningslinjer og politikker tilbyder Naviair ikke specifikke kurser om forebyggelse og afsløring af korruption og bestikkelse, heller ikke til risikobehæftede funktioner. Der er ikke vurderet et særskilt behov herfor.

Naviair har ikke modtaget indrapporteringer om korruption eller bestikkelse i 2024.

Politisk indflydelse og lobbyvirksomhed

Som selvstændig offentlig virksomhed udøver Naviair ikke politisk indflydelse eller lobbyvirksomhed. Naviair er underlagt forvaltningsreglerne, hvorved reglerne for myndighedsudøvelse finder anvendelse på samme vis som for almindelige offentlige myndigheder. Der er derfor ingen ansatte i Naviair, der er ansvarlige for aktiviteter relateret til politisk indflydelse og lobbyvirksomhed. Naviair giver heller ikke tilskud til politiske kampagner.

Naviair er medlem af brancherelevante interesseorganisationer og foreninger, som udøver politisk indflydelse og lobbyvirksomhed på vegne af sine medlemmer. Naviair har valgt at være medlem af Dansk Industri (DI), Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL), Civil Air Navigation Services Organization (CANSO) og Nordic Initiative for Sustainable Aviation (NISA). I 2024 udgjorde udgifterne til disse medlemskaber godt 1,2 mio. kr.

De vigtigste årsager til at være en del af førnævnte lobbyvirksomheder er fx at få indflydelse på lovgivning, medarbejderforhold og bæredygtighedstiltag, som påvirker Naviair.

Naviair er registreret i EU's åbenhedsregister, EU Transparency Register, igennem Borealis Alliance (REG-nummer 013755513854-45) og SESAR Deployment & Infrastructure Partnership (REG-nummer 286614547880-69).

Betalingspraksis

Naviair har i sine indkøbsbetingelser en standard for betalingsfrist på 30 dage fra fakturadato. Hvis en leverandør har en betalingsfrist på mindre end 30 dage, tilstræber Naviair altid at betale sine leverandører inden for de af leverandørerne fastsatte betalingsfrister. Overholdelse af tidsfrister understøttes af Naviairs bogføringssystem.

Naviair har ingen igangværende retssager vedrørende overskredne betalingsfrister. Naviair har vurderet, at der ikke er behov for en særskilt politik for at forhindre overskredne betalingsfrister. Det gælder betalinger til såvel store som små og mellemstore virksomheder. Nuværende fremgangsmåde medfører på tilfredsstillende vis rettidig betaling for både Naviair og leverandører.



Oversigter over oplysningskrav og datapunkter

Oplysningskrav i ESRS omfattet af virksomhedens bæredygtighedsrapport

Af nedenstående liste fremgår de oplysningskrav knyttet til de ESRS-emner som Naviair har vurderet væsentlige. Af listen fremgår også hvilke af de konkrete oplysningskrav, som Naviair har fundet væsentligt at rapportere på, samt hvilke rapporteringskrav, som Naviair ikke rapporterer fuldt på i 2024, men er under indfasning.

Liste over oplysningskrav, der er opfyldt

Emne	Opl.krav	Afsnit	Side
Generelle oplysninger	BP-1	Grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedsrapporten	16
	BP-2	Grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedsrapporten	16
	GOV-1	Naviairs ledelse og ledelsens behandling af bæredygtighedsforhold	16-20
	GOV-2	Naviairs ledelse og ledelsens behandling af bæredygtighedsforhold	16-20
	GOV-3	Incitamentsordninger	21
	GOV-4	Redegørelse for due diligence	21
	GOV-5	Risikohåndtering og intern kontrol forbundet med bæredygtighedsrapportering	21
	SBM-1	Forretningsmodel, værdikæde og strategi (fokusområder)	22-24
	SBM-2	Interessenters interesser og synspunkter	25
	SBM-3 / AR44	Naviairs væsentlige bæredygtighedsemner	26
	IRO-1	Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder	27-28
	IRO-2	Begrundelse for emner, der er vurderet ikke væsentlige	28

Emne	Opl.krav	Afsnit	Side	
E1	E1.GOV-3	Incitamentsordninger	21	
	E1-1	Modvirkning af klimaændringer	30	
	E1.SBM-3	Indvirkninger, risici og muligheder knyttet til klimaændringer	29	
	E1.IRO-1	Indvirkninger, risici og muligheder knyttet til klimaændringer	29	
	E1-2	Politik for brændstofreducerende indsatser, Non-CO2 klimapåvirkninger, politik for energieffektivitet	31, 33, 34	
	E1-3	Internationalt samarbejde om effektiv lufttrafik, Ind- og udflyvninger til lufthavne, Udviklings- og forsøgsprojektet CONCERTO, Flere solceller på taget, Energoptimering af komfortventilationsanlæg, Etablering af varmepumper, Energiledelse	31, 31, 33, 34, 34, 34, 34	
	E1-4	Miljømål og målopfyldelse, Miljøindikatorer for ind- og udflyvninger, Mål vedr. et energieffektivt Naviair	31, 32, 34	
	E1-5	Energiforbrug og -miks	35-36	
	E1-6	Drivhusgasemissioner	37-38	
	E5	E5.IRO-1	Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi	21

Emne	Opl.krav	Afsnit	Side
S1	ESRS 2. pkt. 17, litra a.	Bæredygtighedsforhold	45
	ESRS 2. pkt. 17, litra b.	Mål og indikatorer vedrørende arbejdsvilkår. Mål og indikatorer for køn og mangfoldighed	45, 47
	ESRS 2. pkt. 17, litra c.	Arbejdsvilkår og trivsel. Personalepolitik. Politik for køn og mangfoldighed	45, 45, 46
	ESRS 2. pkt. 17, litra d.	Tiltag for at sikre trivsel og ordentlige arbejdsvilkår. Tiltag for at sikre kønsligestilling og en mangfoldig arbejdsplads	45, 46
	ESRS 2. pkt. 17, litra e.	Mål og indikatorer vedrørende arbejdsvilkår. Mål og indikatorer for køn og mangfoldighed	45, 47
S3+S4	ESRS 2. pkt. 17, litra a.	Bæredygtighedsforhold	48
	ESRS 2. pkt. 17, litra b.	Mål og indikatorer for flyvesikkerhed	49
	ESRS 2. pkt. 17, litra c.	Naviairs Safety- og Kvalitetspolitik	48
	ESRS 2. pkt. 17, litra d.	Tiltag for at kvalitetssikre flyvesikkerhed	48
	ESRS 2. pkt. 17, litra e.	Mål og indikatorer for flyvesikkerhed	49
G1	G1.GOV-1	Naviairs ledelse og ledelsens behandling af bæredygtighedsforhold	16-20
	G1.IRO-1	Væsentlige indvirkninger, risici og muligheder	50
	G1-1	Politikker for god forretningskik og virksomhedskultur. Whistleblowerordning	50, 51
	G1-2	Forvaltning af forbindelser med leverandører	51
	G1-3	Forebyggelse og afsløring af korrupsion og bestikkelse	51
	G1-4	Forebyggelse og afsløring af korrupsion og bestikkelse	51
	G1-5	Politisk indflydelse og lobbyvirksomhed	52
G1-6	Betalingspraksis	52	



ESRS-datapunkter i tværgående og emnespecifikke standarder, der stammer fra anden EU-lovgivning

Nedenstående tabel viser alle datapunkter i tværgående og emnespecifikke standarder, der stammer fra anden EU-lovgivning, som de er listet i ESRS 2, tillæg B.

Datapunkter i tværgående og emnespecifikke standarder, der stammer fra anden EU-lovgivning

Oplysningskrav	Datapunkt	SFDR	Pillar 3	Benchmark-forordningen	EU's Klimalov	Side
ESRS 2 GOV-1	Punkt 21, litra d)	x		x		19
ESRS 2 GOV-1	Punkt 21, litra e)			x		19
ESRS 2 GOV-4	Punkt 30	x				21
ESRS 2 SBM-1	Punkt 40, litra d), nr i	x	x	x		Ikke væsentligt
ESRS 2 SBM-1	Punkt 40, litra d), nr ii	x		x		Ikke væsentligt
ESRS 2 SBM-1	Punkt 40, litra d) nr iii	x		x		Ikke væsentligt
ESRS 2 SBM-1	Punkt 40, litra d), nr iv			x		Ikke væsentligt
ESRS E1-1	Punkt 14				x	30
ESRS E1-1	Punkt 16, litra g)		x	x		Ikke væsentligt
ESRS E1-4	Punkt 34	x	x	x		31, 32, 34
ESRS E1-5	Punkt 38	x				Ikke væsentligt
ESRS E1-5	Punkt 37	x				35-36
ESRS E1-5	Punkt 40-43	x				Ikke væsentligt
ESRS E1-6	Punkt 44	x	x	x		37-38
ESRS E1-6	Punkt 53-55	x	x	x		Ikke væsentligt
ESRS E1-7	Punkt 56				x	Ikke væsentligt
ESRS E1-9	Punkt 66			x		Ikke væsentligt
ESRS E1-9	Punkt 66, litra a) og litra c)		x			Ikke væsentligt
ESRS E1-9	Punkt 67, litra c)		x			Ikke væsentligt
ESRS E1-9	Punkt 69			x		Ikke væsentligt
ESRS E2-4	Punkt 28	x				Ikke væsentligt
ESRS E3-1	Punkt 9	x				Ikke væsentligt
ESRS E3-1	Punkt 13	x				Ikke væsentligt
ESRS E3-1	Punkt 14	x				Ikke væsentligt
ESRS E3-4	Punkt 28, litra c)	x				Ikke væsentligt
ESRS E3-4	Punkt 29	x				Ikke væsentligt
ESRS E4 IRO-1	Punkt 16, litra a) nr. i	x				Ikke væsentligt
ESRS E4 IRO-1	Punkt 16, litra b)	x				Ikke væsentligt
ESRS E4 IRO-1	Punkt 16, litra c)	x				Ikke væsentligt
ESRS E4-2	Punkt 24, litra b)	x				Ikke væsentligt
ESRS E4-2	Punkt 24, litra c)	x				Ikke væsentligt
ESRS E4-2	Punkt 24, litra d)	x				Ikke væsentligt

Oplysningskrav	Datapunkt	SFDR	Pillar 3	Benchmark-forordningen	EU's Klimalov	Side
ESRS E5-5	Punkt 37, litra d)	x				Ikke væsentligt
ESRS E5-5	Punkt 39	x				Ikke væsentligt
ESRS S1 SBM-3	Punkt 14, litra f)	x				Ikke væsentligt
ESRS S1 SBM-3	Punkt 14, litra g)	x				Ikke væsentligt
ESRS S1-1	Punkt 20	x				Ikke væsentligt
ESRS S1-1	Punkt 21			x		Ikke væsentligt
ESRS S1-1	Punkt 22	x				Ikke væsentligt
ESRS S1-1	Punkt 23	x				Ikke væsentligt
ESRS S1-3	Punkt 32, litra c)	x				Ikke væsentligt
ESRS S1-14	Punkt 88, litra b) og c)	x		x		Ikke væsentligt
ESRS S1-14	Punkt 88, litra e)	x				Ikke væsentligt
ESRS S1-16	Punkt 97, litra a)	x		x		Ikke væsentligt
ESRS S1-16	Punkt 97, litra b)	x				Ikke væsentligt
ESRS S1-17	Punkt 103, litra a)	x				Ikke væsentligt
ESRS S1-17	Punkt 104, litra a)	x		x		Ikke væsentligt
ESRS S2 SBM-3	Punkt 11, litra b)	x				Ikke væsentligt
ESRS S2-1	Punkt 17	x				Ikke væsentligt
ESRS S2-1	Punkt 18	x				Ikke væsentligt
ESRS S2-1	Punkt 19	x		x		Ikke væsentligt
ESRS S2-1	Punkt 19			x		Ikke væsentligt
ESRS S2-4	Punkt 36	x				Ikke væsentligt
ESRS S3-1	Punkt 16	x				Ikke væsentligt
ESRS S3-1	Punkt 17	x		x		Ikke væsentligt
ESRS S3-4	Punkt 36	x				Ikke væsentligt
ESRS S4-1	Punkt 16	x				Ikke væsentligt
ESRS S4-1	Punkt 17	x		x		Ikke væsentligt
ESRS S4-4	Punkt 35	x				Ikke væsentligt
ESRS G1-1	Punkt 10, litra b)	x				50
ESRS G1-1	Punkt 10, litra d)	x				Ikke væsentligt
ESRS G1-4	Punkt 24, litra a)	x		x		51
ESRS G1-4	Punkt 24, litra b)	x				Ikke væsentligt

Note

- SFDR: Sustainable Finance Disclosure Regulation (EU) 2019/2088
- Pillar 3: Internationale standarder for bankregulering 2013/36/EU
- Benchmarkforordningen: Vedr. finansielle instrumenter og kontrakter (EU) 2016/1011
- EU's Klimalov: (EU) 2021/1119



Ledespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar 2024 – 31. december 2024 for Naviair.

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

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2024 og resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter samt pengestrømme for koncernen for regnskabsåret 1. januar 2024 – 31. december 2024.

Ledelsesberetningen er i øvrigt udarbejdet i overensstemmelse med relevant lovgivning og indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for udviklingen i koncernens og selskabets 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 væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som koncernen og selskabet står overfor.

Selskabet har etableret retningslinjer og procedurer, der sikrer, at de dispositioner, der er omfattet af årsrapporten, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter. Der er desuden etableret retningslinjer og procedurer, som sikrer, at der tages skyldige økonomiske hensyn ved selskabets forvaltning

Bæredygtighedsrapporteringen er udarbejdet i overensstemmelse med de europæiske standarder for bæredygtighedsrapportering, ESRS, som fastsat i årsregnskabsloven samt artikel 8 i EU's taksonomiforordning.

Årsrapporten indstilles til godkendelse.

København, den 19. februar 2025

I direktionen

Anders Rex, CEO

Mads Kvist Eriksen, CFO

I bestyrelsen

Flemming Jensen, Formand

Per Møller Jensen, Næstformand

Anne Charlotte Mark *

Casper Kamp Ransborg ***

Ellen Trane Nørby

Esben Jean-Pierre Blum ***

Flemming Kim Hansen ***

Jørgen Martin Meyer

Pernille Dahlgaard **

*) Formand for bestyrelsens revisionsudvalg

**) Medlem af bestyrelsens revisionsudvalg

***) Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem



De uafhængige revisorerers revisionspåtegning

Til transportministeren samt bestyrelsen i Naviair

Revisionspåtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for Naviair for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2024, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis for såvel koncernen som selskabet ("regnskabet"). Årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven og lov om Naviair.

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2024 samt af resultatet af koncernens aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2024 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 årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af koncernregnskabet og årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere koncernens og selskabets 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 koncernen eller selskabet, 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 regnskabsbrugerne træffer på grundlag af koncernregnskabet og 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 revisionshandling, 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 virksomheden 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.

- Planlægger og udfører vi koncernrevisionen for at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis vedrørende de finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsenhederne i koncernen som grundlag for at udforme en konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede og føre tilsyn med og gennemgå det udførte revisionsarbejde til brug for 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 som led i revisionen 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. Dette omfatter ikke kravene i årsregnskabslovens § 99 a vedrørende bæredygtighedsrapporteringen, som er omfattet af den særskilte erklæring med begrænset sikkerhed herom.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet og er udarbejdet i overens-

stemmelse med kravene i årsregnskabsloven bortset fra kravene i årsregnskabslovens § 99 a vedrørende bæredygtighedsrapporteringen jf. ovenfor. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

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 driften af Naviair og forvaltningen af de midler, 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 i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. Dette indebærer, at vi vurderer risikoen for, at der er væsentlige regelbrud i de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, eller væsentlige forvaltningsmangler i de systemer og processer, som ledelsen har etableret. På grundlag af risikovurderingen fastlægger vi de afgrænsede emner, som vi skal udføre juridisk-kritisk revision eller forvaltningsrevision af.

Ved en juridisk-kritisk revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed, om de dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved en forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de systemer, processer eller dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, understøtter skyldige økonomiske hensyn ved driften af Naviair og forvaltningen af de midler, der er omfattet af årsregnskabet.



Vores revision af hvert udvalgt emne tager sigte på at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis som grundlag for en konklusion med høj grad af sikkerhed om det pågældende emne. Ved en revision kan der ikke opnås fuldstændig sikkerhed for at opdage alle regelbrud eller forvaltningsmangler. Da vi alene har udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af de udvalgte emner, kan vi ikke udtale os med sikkerhed om, at der ikke kan være væsentlige regelbrud eller væsentlige forvaltningsmangler på områder, der falder uden for de udvalgte emner.

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 19. februar 2025

Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
CVR-nummer 33963556

Lars Hillebrand
Statsautoriseret revisor
mne26712

Thomas Holm Christensen
Statsautoriseret revisor
mne46321

Rigsrevisionen
CVR-nummer 77806113

Søren Vadskjær Skyum
Kontorchef

Ghaffar Hassan
Specialkonsulent



København set fra en Airbus
A330-300 fra Air Greenland



De uafhængige revisorers erklæring på bæredygtighedsrapporten

Til Naviairs interessenter

Konklusion med begrænset sikkerhed

Vi har udført en erklæringsopgave med begrænset sikkerhed på bæredygtighedsrapporteringen for Naviair (Koncernen) som præsenteret i ledelsesberetningen ("bæredygtighedsrapporteringen"), side 16 – 56, for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2024.

Baseret på de udførte handlinger og det opnåede bevis er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at bæredygtighedsrapporteringen ikke i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens §99 a, herunder:

- overholdelse af European Sustainability Reporting Standards (ESRS), herunder at den af ledelsen gennemførte proces til identifikation af de oplysninger, der rapporteres i bæredygtighedsrapporten (Processen), er i overensstemmelse med beskrivelsen i "Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder"; og
- overholdelse af oplysningerne i bæredygtighedsrapporteringens "Naviairs taksonomirapportering" artikel 8 i EU forordning 2020/852 ("Taksonomiforordningen").

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores erklæringsopgave med begrænset sikkerhed i henhold til ISAE 3000 (ajourført), Andre erklæringsopgaver med sikkerhed end revision eller review af historiske finansielle oplysninger og yderligere krav gældende i Danmark.

Arten og den tidsmæssige placering af de handlinger, der udføres ved erklæringsopgaver med begrænset sikkerhed er forskellig, og omfanget heraf er mindre end de handlinger, der udføres ved en erklæringsopgave med høj

grad af sikkerhed. Som følge heraf er den grad af sikkerhed, der er for erklæringsopgaver med begrænset sikkerhed, betydeligt mindre end den sikkerhed, der ville være opnået, hvis der var udført en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed.

Det er vores opfattelse, at det opnåede bevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion. Vores ansvar ifølge denne standard er nærmere beskrevet i erklæringens afsnit "Revisors ansvar for erklæringsopgaven".

Vores uafhængighed og kvalitetsstyring

Vi er uafhængige af koncernen i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisorers etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code.

Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab anvender International Standard on Quality Management 1, ISQM 1, som kræver, at vi designer, implementerer og driver et kvalitetsstyringssystem, herunder politikker eller procedurer vedrørende overholdelse af etiske krav, faglige standarder, gældende lov og øvrig regulering.

Fremhævelse af forhold vedrørende erklæringsopgaven

Sammenlignelige oplysninger i bæredygtighedsrapporteringen for Koncernen er ikke omfattet af erklæringsopgaven i overensstemmelse med Årsregnskabsloven § 99a. Vores konklusion er ikke modificeret vedrørende dette forhold.

Iboende begrænsninger ved udarbejdelse af bæredygtighedsrapporteringen

Ved rapportering af fremadrettede oplysninger i overensstemmelse med ESRS er ledelsen forpligtet til at udarbejde de fremadrettede oplysninger på grundlag af oplyste forudsætninger om begivenheder, der kan indtræde i fremtiden og mulige fremtidige handlinger fra Koncernen. De faktiske udfald bliver formentlig anderledes, idet forventede begivenheder ofte ikke indtræffer som forventet.

Ledelsens ansvar for bæredygtighedsrapporteringen

Ledelsen har ansvaret for at designe og implementere en proces til identifikation af de oplysninger, der er rapporteret i bæredygtighedsrapporteringen i henhold til ESRS og for at give oplysning om denne Proces i bæredygtighedsrapporteringens "Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder". Dette ansvar omfatter:

- forståelse af, i hvilken kontekst koncernens aktiviteter og forretningsforbindelser foregår og opnåelse af en forståelse af de interessenter, der påvirkes heraf,
- identifikation af faktiske og potentielle indvirkninger (såvel negative som positive) i relation til bæredygtighedsforhold samt risici og muligheder, som har indvirkning på eller må forventes at have indvirkning på koncernens finansielle stilling, regnskabsmæssige resultat, pengestrømme, adgang til finansiering eller kapitalomkostninger på kort, mellemlang eller lang sigt,
- vurdering af væsentligheden af de identificerede indvirkninger, risici og muligheder i relation til bæredygtighedsforhold ved at vælge og anvende passende niveau for væsentlighed og
- fastlæggelse af forudsætninger, som er rimelige efter omstændighederne.



Ledelsen har endvidere ansvaret for udarbejdelsen af bæredygtighedsrapporteringen i henhold til årsregnskabslovens §99 a, herunder:

- overholdelse af ESRS,
- udarbejdelse af oplysningerne i bæredygtighedsrapporteringens "Naviairs taksonomirapportering" i overensstemmelse med artikel 8 i Taksonomiforordningen,
- design, implementering og opretholdelse af den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde en bæredygtighedsrapportering uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl og
- valg og anvendelse af egnede metoder til bæredygtighedsrapportering og fastlæggelse af forudsætninger og for at foretage skøn, som er forsvarlige efter omstændighederne.

Revisors ansvar for erklæringsopgaven

Det er vores mål at planlægge og udføre erklæringsopgaven med henblik på at opnå begrænset sikkerhed for, om bæredygtighedsrapporteringen er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en erklæring med begrænset sikkerhed med vores konklusion. 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 beslutninger, som brugerne træffer på grundlag af bæredygtighedsrapporteringen i sin helhed.

Som led i en erklæringsopgave med begrænset sikkerhed, der udføres i overensstemmelse med ISAE 3000 (ajourført), foretager vi faglige vurderinger og opretholder en professionel skepsis under udførelse af opgaven.

Vores ansvar i forhold til Processen omfatter:

- opnåelse af en forståelse af Processen, men ikke med det formål at udtrykke en konklusion om Processens effektivitet, herunder resultatet af Processen,
- overvejelse af, om identificerede oplysninger opfylder de i ESRS gældende krav, og
- design og udførelse af handlinger til vurdering af, om Processen er i overensstemmelse med koncernens beskrivelse af Processen, som oplyst i "Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder".

Vores øvrige ansvar i forhold til bæredygtighedsrapporteringen omfatter:

- identifikation af oplysninger, hvor det er sandsynligt, at væsentlig fejlinformation kan opstå som følge af besvigelser eller fejl, og
- design og udførelse af handlinger målrettet de oplysninger i bæredygtighedsrapporteringen, hvor det er sandsynligt, at væsentlig fejlinformation kan opstå. 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.

Sammenfatning af det udførte arbejde

En erklæringsopgave med begrænset sikkerhed omfatter udførelse af handlinger for at opnå bevis for bæredygtighedsrapporteringen.

Arten, omfanget og den tidsmæssige placering af de valgte handlinger afhænger af faglige vurderinger, herunder identifikation af oplysninger, hvor det er sandsynligt, at væsentlig fejlinformation kan opstå i bæredygtighedsrapporteringen, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

I forbindelse med vores erklæringsopgave med begrænset sikkerhed har vi i relation til Processen:

- opnået en forståelse af Processen ved at udføre forespørgsler for at forstå grundlaget for de oplysninger, som ledelsen anvender, og ved at gennemgå Koncernens interne dokumentation af dens Proces; og
- vurderet hvorvidt det bevis, vi har opnået ved hjælp af vores handlinger i relation til den af koncernens implementerede Proces, var i overensstemmelse med beskrivelsen af Processen i "Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder".

I forbindelse med vores erklæringsopgave med begrænset sikkerhed har vi i relation til bæredygtighedsrapporteringen:

- opnået en forståelse af Koncernens rapporteringsproces, der er relevant for udarbejdelsen af Koncernens bæredygtighedsrapportering, herunder konsolideringsprocesserne ved at opnå en forståelse af Koncernens kontrolmiljø, processer og informationssystemer, der er relevante for udarbejdelse af en bæredygtighedsrapportering, men ikke at vurdere udformningen af specifikke kontrolaktiviteter, opnå bevis for implementering heraf eller teste deres funktionalitet,
- vurderet om væsentlige oplysninger, som er identificeret som led i Processen, er indeholdt i bæredygtighedsrapporteringen,



- vurderet om opbygning og præsentation af bæredygtighedsrapporteringen er i overensstemmelse med ESRS,
- foretaget forespørgsler af relevant personale og udført analytiske handlinger i relation til udvalgte oplysninger i bæredygtighedsrapporteringen,
- udført substanshandlinger i relation til udvalgte oplysninger i bæredygtighedsrapporteringen,
- vurderet metoder, forudsætninger og data for udøvelse af væsentlige skøn og fremadrettede oplysninger, og hvordan disse metoder blev anvendt,
- opnået en forståelse af Processen til identifikation af økonomiske aktiviteter, der er omfattet af taksonomien og økonomiske aktiviteter, der er omfattet af og i overensstemmelse med taksonomien og de tilsvarende oplysninger i bæredygtighedsrapporteringen.

København, 19. februar 2025

Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

CVR-nummer 33963556

Lars Hillebrand
Statsautoriseret revisor
mne26712

Thomas Holm Christensen
Statsautoriseret revisor
mne46321

Hoved- og nøgletaloversigt

Naviairs økonomiske udvikling siden 1. januar 2020 kan beskrives ved disse hoved- og nøgletal:

(Mio. DKK)	KONCERN				
	2024	2023	2022	2021	2020
Resultat					
Nettoomsætning	1.011,1	1.036,7	960,5	884,3	957,2
Driftsresultat	-208,9	35,1	53,4	5,4	-12,0
Resultat af finansielle poster	-4,7	-10,5	-10,6	-8,7	-41,0
Årets resultat	-161,5	20,6	34,5	-2,2	-47,0
Balance					
Anlægsaktiver	1.220,2	1.275,4	1.285,3	1.298,3	1.329,3
Omsætningsaktiver	1.135,0	1.216,0	1.140,4	1.018,2	584,4
Balancesum	2.355,2	2.491,4	2.425,7	2.316,5	1.913,6
Rentebærende gæld	1.017,5	953,7	940,0	829,7	431,1
- heraf ansvarlig lånekapital	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0
Egenkapital	962,0	1.131,1	1.114,9	1.082,8	1.085,5
Pengestrømme					
Pengestrømme fra:					
- driftsaktivitet	108,3	82,9	4,6	-286,9	-301,0
- investeringsaktivitet	-155,3	-108,5	-100,7	-82,4	76,5
- finansieringsaktivitet	-50,1	25,1	75,1	398,8	175,0
Årets investeringer i materielle anlægsaktiver	-125,7	-91,0	-81,4	-60,1	-47,6
Årets forskydning i likvider	3,1	-0,4	-21,0	29,4	-49,4
Likvider ved årets udgang	21,5	18,4	18,8	39,8	10,4
Gennemsnitligt antal medarbejdere	647	620	603	613	627
Nøgletal i %					
Overskudsgrad	-20,7	3,4	5,6	0,6	-1,3
Afkastningsgrad	-8,9	1,4	2,2	0,2	-0,6
Soliditetsgrad ekskl. ansvarlig lånekapital	40,8	45,4	46,0	46,7	56,7
Soliditetsgrad inkl. ansvarlig lånekapital	49,3	53,4	54,2	55,4	67,2
Forrentning af egenkapital	-15,4	1,8	3,1	-0,2	-4,6
Øvrige nøgletal					
Gearing	262,8	5,1	4,4	5,2	2,3
Rentedækningsgrad	0,2	6,1	8,4	10,3	5,4

	MODERVIRKSOMHED				
	2024	2023	2022	2021	2020
	1.011,2	1.036,7	960,6	884,3	957,2
	-208,7	35,2	53,7	5,5	-11,9
	-11,0	-9,9	-11,0	-4,1	-63,1
	-169,0	19,6	32,8	1,1	-70,5
	1.081,7	1.112,2	1.124,5	1.142,5	1.174,8
	1.262,6	1.366,7	1.283,8	1.154,4	713,8
	2.344,3	2.478,9	2.408,2	2.296,9	1.888,7
	1.017,5	953,7	940,0	829,7	431,1
	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0
	943,7	1.112,7	1.093,0	1.060,3	1.059,1
	136,0	82,9	4,9	-286,8	-297,0
	-185,3	-108,5	-100,7	-82,4	76,5
	50,1	25,1	75,1	398,8	175,0
	-125,7	-91,0	-81,4	-60,1	-47,6
	0,8	-0,4	-20,7	29,5	-45,4
	19,1	18,3	18,7	39,4	9,9
	647	620	603	613	627
	-20,6	3,4	5,6	0,6	-1,2
	-8,9	1,4	2,2	0,2	-0,6
	40,3	44,9	45,4	46,2	56,1
	48,8	53,0	53,7	54,9	66,7
	-16,4	1,8	3,0	0,1	-6,4
	248,6	5,1	4,4	5,2	2,3
	0,5	6,4	8,7	10,9	5,8

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

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

Resultatopgørelse

RESULTATOPGØRELSE 1. JANUAR - 31. DECEMBER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		2024	2023	2024	2023
Nettoomsætning	1	1.011.144	1.036.729	1.011.156	1.036.741
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	2	29.295	22.966	29.295	22.966
Andre driftsindtægter		97	0	97	0
Andre eksterne omkostninger	3	-275.557	-232.706	-275.386	-232.666
Personaleomkostninger	4	-761.950	-681.617	-761.950	-681.617
Af- og nedskrivninger	5	-211.895	-110.249	-211.895	-110.249
Driftsresultat		-208.866	35.123	-208.683	35.175
Indtægter af kapitalandele i associerede virksomheder		19.268	11.343	6.388	4.654
Finansielle indtægter	6	3.216	2.318	9.812	9.591
Finansielle omkostninger	7	-27.227	-24.194	-27.225	-24.192
Resultat af ordinære aktiviteter før skat		-213.609	24.590	-219.708	25.228
Skat af årets resultat	8	52.094	-4.010	50.732	-5.598
Periodens resultat	9	-161.515	20.580	-168.976	19.630

Balance

AKTIVER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed		PASSIVER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023			31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Erhvervede immaterielle rettigheder		3.396	1.996	3.396	1.996	Ansvarlig kapital		600.000	600.000	600.000	600.000
Luftrafikstyringssystem		414.929	443.351	414.929	443.351	Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode		40.459	35.134	0	0
Immaterielle anlægsaktiver under udførelse		27.728	22.097	27.728	22.097	Overført resultat		321.587	495.982	343.682	512.658
Immaterielle anlægsaktiver	10	446.053	467.444	446.053	467.444	Egenkapital		962.046	1.131.116	943.682	1.112.658
Grunde og bygninger		253.439	233.941	253.439	233.941	Udskudt skat	17	26.898	79.082	34.388	85.120
Produktionsanlæg og maskiner		194.923	180.281	194.923	180.281	Hensatte forpligtelser		26.898	79.082	34.388	85.120
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar		13.454	11.893	13.454	11.893	Ansvarlig lånekapital		200.000	200.000	200.000	200.000
Materielle anlægsaktiver under udførelse		120.642	195.461	120.642	195.461	Kreditinstitutter		724.125	674.000	724.125	674.000
Materielle anlægsaktiver	11	582.458	621.576	582.458	621.576	Indefrosne feriepenge		58.708	57.686	58.708	57.686
Kapitalandele i tilknyttede virksomheder		0	0	48.345	18.345	Langfristede gældsforpligtelser	18	982.833	931.686	982.833	931.686
Kapitalandele i associerede virksomheder		45.292	39.967	4.833	4.833	Kreditinstitutter		34.647	21.995	34.647	21.995
Andre værdipapirer og kapitalandele		146.377	146.377	0	0	Leverandører af varer og tjenesteydelser		88.009	64.798	87.986	64.773
Finansielle anlægsaktiver	12	191.669	186.344	53.178	23.178	Gæld til associerede virksomheder		1.689	2.254	1.689	2.254
Anlægsaktiver		1.220.180	1.275.364	1.081.689	1.112.198	Anden gæld	19	150.137	146.649	150.137	146.649
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	13	200.238	167.646	200.238	167.646	Periodeafgrænsningsposter	20	108.914	113.805	108.914	113.805
Tilgodehavende hos tilknyttede virksomheder		0	0	130.000	150.805	Kortfristede gældsforpligtelser		383.396	349.501	383.373	349.476
Andre tilgodehavender	14	66.897	114.520	66.894	114.517	Gældsforpligtelser		1.366.229	1.281.187	1.366.206	1.281.162
Reguleringsmæssige underdækninger	15	811.718	879.667	811.718	879.667	Passiver		2.355.173	2.491.385	2.344.276	2.478.940
Periodeafgrænsningsposter	16	34.660	35.800	34.660	35.800	Eventualforpligtelser	21				
Tilgodehavender		1.113.513	1.197.633	1.243.510	1.348.435	Nærtstående parter og ejerforhold	22				
Likvide beholdninger		21.480	18.388	19.077	18.307	Begivenheder efter balancedagen	23				
Omsætningsaktiver		1.134.993	1.216.021	1.262.587	1.366.742						
Aktiver		2.355.173	2.491.385	2.344.276	2.478.940						



Egenkapitalopgørelse & Pengestrømsopgørelse

EGENKAPITALOPGØRELSE (DKK 1.000)	Koncern				Modervirksomhed		
	Ansvarlig kapital	Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode	Overført resultat	I alt	Ansvarlig kapital	Overført resultat	I alt
Egenkapital 1. januar 2024	600.000	35.134	495.982	1.131.116	600.000	512.658	1.112.658
Udbetalt udbytte fra associerede virksomheder	0	-6.388	0	-6.388	0	0	0
Valutakursreguleringer	0	-1.167	0	-1.167	0	0	0
Årets resultat	0	12.880	-174.395	-161.515	0	-168.976	-168.976
Egenkapital 31. december 2024	600.000	40.459	321.587	962.046	600.000	343.682	943.682

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

PENGESTRØMSOPGØRELSE 1. JANUAR - 31. DECEMBER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		2024	2023	2024	2023
Driftsresultat		-208.866	35.123	-208.683	35.175
Af- og nedskrivninger		215.844	120.730	215.844	120.730
Ændring i arbejdskapital	24	119.038	-55.718	139.844	-63.009
Pengestrømme vedrørende primær drift		126.016	100.135	147.005	92.896
Modtagne finansielle indtægter		9.604	6.972	16.200	14.245
Betalte finansielle omkostninger		-27.227	-24.194	-27.225	-24.192
Betalt selskabsskat		-91	-13	0	0
Pengestrømme vedrørende drift		108.302	82.900	135.980	82.949
Køb af immaterielle anlægsaktiver		-29.597	-17.457	-29.597	-17.457
Køb af materielle anlægsaktiver		-125.738	-91.013	-125.738	-91.013
Køb af finansielle anlægsaktiver		0	0	-30.000	0
Pengestrømme vedrørende investeringer		-155.335	-108.470	-185.335	-108.470
Optagelse af gæld til kreditinstitutter		50.125	25.125	50.125	25.125
Pengestrømme vedrørende finansiering		50.125	25.125	50.125	25.125
Ændring i likvider		3.092	-445	770	-396
Likvider primo		18.388	18.833	18.307	18.703
Likvider ultimo		21.480	18.388	19.077	18.307

Noter

1 Nettoomsætning	Koncern		Modervirksomhed	
	2024	2023	2024	2023
(DKK 1.000)				
En route - Danmark, afgifter	657.413	558.683	657.413	558.683
TNC København, afgifter	214.354	184.860	214.354	184.860
Provinslufthavne	69.542	64.527	69.542	64.527
Nordatlanten	36.187	30.679	36.187	30.679
Statsfinansierede områder	58.300	90.609	58.300	90.609
Salg af varer og tjenesteydelser i øvrigt	43.297	41.678	43.309	41.690
Regulering af over-/underdækning afgifter	-67.949	65.693	-67.949	65.693
	1.011.144	1.036.729	1.011.156	1.036.741

2 Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	Koncern		Modervirksomhed	
	2024	2023	2024	2023
(DKK 1.000)				
Aktiveret direkte løn	27.018	21.136	27.018	21.136
Aktiverede indirekte produktionsomkostninger	2.277	1.830	2.277	1.830
	29.295	22.966	29.295	22.966

3 Andre eksterne omkostninger	Koncern		Modervirksomhed	
	2024	2023	2024	2023
(DKK 1.000)				
Honorar til revisorer:				
Honorar for lovpligtig revision af årsregnskabet	420	450	395	425
Honorar for andre erklæringsopgaver med sikkerhed	428	0	428	0
Honorar for skatterådgivning	25	25	25	25
Honorar for andre ydelser	30	376	30	376
	903	851	878	826

4 Personaleomkostninger

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	2024	2023	2024	2023
Løn og gager	655.224	585.538	655.224	585.538
Pensioner	104.060	93.610	104.060	93.610
Andre omkostninger til social sikring	2.666	2.469	2.666	2.469
	761.950	681.617	761.950	681.617
Herudaf udgør vederlag til direktion og bestyrelse:				
Løn til direktion	4.685	5.208	4.685	5.208
Pension til direktion	792	904	792	904
Bestyrelseshonorar	1.940	1.847	1.940	1.847
	7.417	7.959	7.417	7.959

Den samlede løn og pension for den administrerende direktør udgør 3.103 TDKK.

Den samlede løn og pension for CFO udgør 2.375 TDKK.

Bestyrelsesformandens vederlag udgør 476 TDKK, næstformandens udgør 328 TDKK og øvrige medlemmers vederlag udgør 153 TDKK. Herudover udgør vederlag til medlemmer af revisionsudvalget i alt 137 TDKK.

Gennemsnitligt antal medarbejdere

	647	620	647	620
--	------------	------------	------------	------------

5 Af- og nedskrivninger

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	2024	2023	2024	2023
Erhvervede immaterielle anlægsaktiver	1.361	1.126	1.361	1.126
Lufttrafikstyringssystem	49.627	48.826	49.627	48.826
Grunde og bygninger	25.934	21.027	25.934	21.027
Produktionsanlæg og maskiner	133.512	45.253	133.512	45.253
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	5.410	4.498	5.410	4.498
Offentlige tilskud vedr. anlægsprojekter	-3.949	-10.481	-3.949	-10.481
	211.895	110.249	211.895	110.249

6 Finansielle indtægter

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	2024	2023	2024	2023
Valutakursgevinster	2.079	1.323	2.075	1.323
Renteindtægter tilknyttede virksomheder	0	0	6.608	7.275
Andre renteindtægter	1.096	985	1.088	983
Ikke skattepligtige renter og procenttillæg	41	10	41	10
	3.216	2.318	9.812	9.591

7 Finansielle omkostninger

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	2024	2023	2024	2023
Valutakurstab	2.628	2.072	2.626	2.070
Øvrige renteomkostninger	27.102	24.247	27.102	24.247
Aktivisering af byggerenter	-2.503	-2.125	-2.503	-2.125
	27.227	24.194	27.225	24.192

8 Skat af årets resultat

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	2024	2023	2024	2023
Betalt skat i USA	91	13	0	0
Ændring af udskudt skat	-51.161	3.997	-49.708	5.598
Regulering af skat vedrørende tidligere år	-1.024	0	-1.024	0
	-52.094	4.010	-50.732	5.598

9 Forslag til resultatdisponering

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	2024	2023	2024	2023
Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode	12.880	6.689	0	0
Overført resultat	-174.395	13.891	-168.976	19.630
	-161.515	20.580	-168.976	19.630

10 Immaterielle anlægsaktiver (DKK 1.000)	Erhvervede immaterielle rettigheder	Lufttrafikstyrings-system	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
Kostpris 1. januar 2024	31.119	1.038.308	22.097	1.091.524
Tilgang i årets løb	802	6.740	22.055	29.597
Afgang i årets løb	-628	0	0	-628
Overførsler	1.959	14.465	-16.424	0
Kostpris 31. december 2024	33.252	1.059.513	27.728	1.120.493
Af- og nedskrivninger 1. januar 2024	29.123	594.957	0	624.080
Årets afskrivninger	750	49.627	0	50.377
Årets nedskrivninger på udrangerede aktiver	611	0	0	611
Afgang i årets løb	-628	0	0	-628
Af- og nedskrivninger 31. december 2024	29.856	644.584	0	674.440
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2024	3.396	414.929	27.728	446.053
Årets aktiverede finansieringsomkostninger	0	285	141	426

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 2024	694.136	682.544	37.920	195.461	1.610.061
Tilgang i årets løb	19.690	25.756	5.392	74.900	125.738
Afgang i årets løb	-6.471	-109.223	-726	0	-116.420
Overførsler	25.742	122.398	1.579	-149.719	0
Kostpris 31. december 2024	733.097	721.475	44.165	120.642	1.619.379
Af- og nedskrivninger 1. januar 2024	460.195	502.263	26.027	0	988.485
Årets afskrivninger	21.569	38.527	4.696	0	64.792
Årets nedskrivninger på udrangerede aktiver	4.365	94.985	714	0	100.064
Afgang i årets løb	-6.471	-109.223	-726	0	-116.420
Af- og nedskrivninger 31. december 2024	479.658	526.552	30.711	0	1.036.921
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2024	253.439	194.923	13.454	120.642	582.458
Årets aktiverede finansieringsomkostninger	54	1.381	0	642	2.077

Med undtagelse af enkelte bygninger til en samlet bogført værdi på 37,7 mio. kr. ultimo 2024, 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 158,8 mio. kr. ultimo 2024 af bygninger på lejet grund. Herunder hele Naviairhuset med kontrolcentral, simulatorbygninger og administration placeret i Maglebylille, samt kontrolløstårnet 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 2024	4.833	180.177	185.010	75.500	4.833	80.333
Tilgang i årets løb	0	0	0	30.000	0	30.000
Kostpris 31. december 2024	4.833	180.177	185.010	105.500	4.833	110.333
Værdireguleringer 1. januar 2024	35.134	-33.800	1.334	-57.155	0	-57.155
Udbetalt udbytte	-6.388	0	-6.388	0	0	0
Valutakursreguleringer	-1.167	0	-1.167	0	0	0
Andel af årets resultat	12.880	0	12.880	0	0	0
Værdireguleringer 31. december 2024	40.459	-33.800	6.659	-57.155	0	-57.155
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2024	45.292	146.377	191.669	48.345	4.833	53.178

(DKK 1.000)	Hjemsted	Retsform	Ejerandel	Egenkapital 31. december 2024	Resultat 2024
<i>Kapitalandele i tilknyttede virksomheder omfatter:</i>					
Naviair Surveillance A/S	København	A/S	100,0	26.231	-5.426
Naviair Surveillance USA LLC	Delaware, USA	LLC	100,0	146.455	7
<i>Kapitalandele i associerede virksomheder omfatter:</i>					
Entry Point North AB	Malmø-Sturup	AB	33,3	135.875	38.642
<i>Andre værdipapirer og kapitalandele omfatter:</i>					
Aireon Holdings LLC	Delaware, USA	LLC	4,13		

Andre værdipapirer og kapitalandelene består af en ejerandel på 4,13 % 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 som en unoteret kapitalandel uden bestemmende indflydelse og måles til kostpris. Kapitalandelen blev i 2020 nedskrevet med 33,8 mio. kr. til en værdi på 146,4 mio. kr.

Efter vores vurdering er der ikke indikationer på yderligere nedskrivningsbehov for den unoterede kapitalandel i Aireon, og dermed fastholdes værdien på 146,4 mio. kr. pr. 31. december 2024.

13 Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser (DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Tilgodehavender fra salg af varer og tjenesteydelser, brutto	215.290	184.880	215.290	184.880
Hensættelse til imødegåelse af forventet tab	-15.052	-17.234	-15.052	-17.234
	200.238	167.646	200.238	167.646

14 Andre tilgodehavender (DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Moms og afgifter	3.938	5.592	3.935	5.589
Øvrige tilgodehavender	62.959	108.928	62.959	108.928
	66.897	114.520	66.894	114.517

15 Reguleringsmæssige underdækninger (DKK 1.000)	En route	TNC	Billund	I alt
	Danmark	København		
Reguleringsmæssige underdækninger 1. januar 2024	646.071	212.853	20.743	879.667
Regulering vedr. tidligere år	-151.503	-45.707	-3.460	-200.670
Ny underdækning opstået i året	111.268	21.453	0	132.721
Reguleringsmæssige underdækninger 31. december 2024	605.836	188.599	17.283	811.718

Heraf underdækning fra før 2024, der forventes opkrævet inden for 1 år	154.310	46.146	10.402	210.858
--	---------	--------	--------	---------

16 Periodeafgrænsningsposter (DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Forudbetalt løn	25.634	24.800	25.634	24.800
Forudbetalte eksterne omkostninger	9.026	11.000	9.026	11.000
	34.660	35.800	34.660	35.800

17 Udskudt skat

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Udskudt skat hviler på følgende poster:				
Materielle anlægsaktiver	30.872	71.781	30.872	71.781
Underdækning afgifter	178.578	193.527	178.578	193.527
Fremførbart skattemæssigt underskud	-182.552	-186.226	-175.062	-180.188
	26.898	79.082	34.388	85.120

Udskudt skat pr. 31. december 2024 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 Langfristede gældsforpligtelser

(DKK 1.000)	Under 5 år	Efter 5 år	Langfristede gældsforpligtelser i alt
Ansvarlig lånekapital *	-	200.000	200.000
Kreditinstitutter	-	724.125	724.125
Indefrosne feriepenge	7.318	51.390	58.708
	7.318	975.515	982.833

*) 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 2024. 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	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Feriepengeforpligtelser	46.449	40.133	46.449	40.133
Skyldig løn, A-skat, sociale bidrag mv.	71.611	66.341	71.611	66.341
Andre skyldige omkostninger	32.077	40.175	32.077	40.175
	150.137	146.649	150.137	146.649

20 Periodeafgrænsningsposter

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Indbetalinger vedr. indtægter i fremtidige perioder	39.990	25.279	39.990	25.279
Tilskud vedr. anlægsprojekter	68.924	88.526	68.924	88.526
	108.914	113.805	108.914	113.805

21 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 og immaterielle anlægsaktiver under udførelse har Naviair indgået kontrakter om opgradering af Naviairs ATM-system og anskaffelse af luftfartsrelateret udstyr og systemer i størrelsesordenen 244 mio. kr. Den resterende betalingsforpligtelse i henhold til disse kontrakter udgør i størrelsesordenen 167 mio. kr.

22 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

Naviair Surveillance A/S

Tilknyttet virksomhed

Naviair Surveillance USA LLC

Tilknyttet virksomhed

Forsvaret

Kontrakt om tårn- og indflyvningskontrol i Aalborg Lufthavn
Samarbejdsaftale om fælles udøvelse af luftfartstjenester og lufttrafikstyring

Bestyrelse og direktion

Ledelseskontrol

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

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

Alle transaktioner med nærtstående parter er sket på markedsvilkår.

23 Begivenheder efter balancedagen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter regnskabsårets udløb, som påvirker det retvisende billede af årets resultat samt balancen pr. 31. december 2024.

24 Pengestrømsopgørelse - ændring i arbejdskapital

	Koncern		Modervirksomhed	
	2024	2023	2024	2023
(DKK 1.000)				
Ændringer i tilgodehavender mv.	84.120	-76.077	104.925	-83.367
Ændringer i gældsforpligtelser mv.	34.918	20.359	34.919	20.358
	119.038	-55.718	139.844	-63.009

Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair for 2024 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 modervirksomheden 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 pct. af stemmerettighederne, eller på anden måde kan udøve, eller faktisk udøver, bestemmende indflydelse. Virksomheder, hvori koncernen direkte eller indirekte besidder mellem 20 og 50 pct. 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 konsoli-

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

I koncernregnskabet indregnes dattervirksomhedernes regnskabsposter 100 pct.

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 eksklusive 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.





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 tjenestemandslovens § 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, investeringer 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.



Andre driftsindtægter

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

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 prioritets- gæld 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 medgæede 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 regnskabsmæssige 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 kapitalandele omfattende unoterede aktier uden bestemmende indflydelse 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 det skønnes, 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.



NAVIAIR

Naviair | Naviair Allé 1 | DK 2770 Kastrup

T +45 3247 8000

www.naviair.dk

www.twitter.com/naviair

Årsrapport 2024 udgivet marts 2025

Foto: Kasper Meldgaard og Jan Eliassen (alle fra Naviair)

Hent årsrapporten på www.naviair.dk/ar