



# Årsrapport 2016

**Naviair**  
Naviair Allé 1  
DK 2770 Kastrup  
CVR-nr: 26059763

Fremlagt og godkendt på Naviairs virksomhedsmøde d. 20.04.2017

**Dirigent**

---

Tomas Ilsøe Andersen

**NAVIAIR**

# Indholdsfortegnelse

Virksomhedsoplysninger .....	2
Ledelsesberetning .....	4
Naviairs ledelse .....	26
Ledelsespåtegning .....	27
De uafhængige revisorers revisionspåtegning .....	28
Anvendt regnskabspraksis .....	32
Resultatopgørelse .....	39
Balance .....	40
Egenkapitalopgørelse .....	42
Pengestrømsopgørelse .....	43
Noter .....	46

## Virksomhedsoplysninger

### Naviair

Naviair Allé 1  
DK 2770 Kastrup

CVR-nr.: 26059763  
Hjemsted: Kastrup  
Regnskabsår: 01.01.2016-31.12.2016

Naviair er et statsligt infrastrukturselskab med status som selvstændig offentlig virksomhed ejet af den danske stat ved Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Naviair er designeret af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til at levere luftfartstjenester til luftfarten.

### Bestyrelse

Anne Birgitte Lundholt, Formand  
Michael Fleischer, Næstformand  
Henrik Christoffersen (medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem)  
Flemming Kim Hansen (medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem)  
Helge Mortensen  
Helle Munksø (medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem)  
Birthe Høegh Rask  
Uwe Teichert  
Kurt Thyregod-Nielsen

### Direktion

Morten Peter Dambæk, Administrerende direktør  
Søren Stahlfest Møller, Direktør, Økonomi & IT

### Revisor

Deloitte  
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab  
Weidekampsgade 6  
DK 0900 København C

Rigsrevisionen  
Landgreven 4  
DK 1301 København K

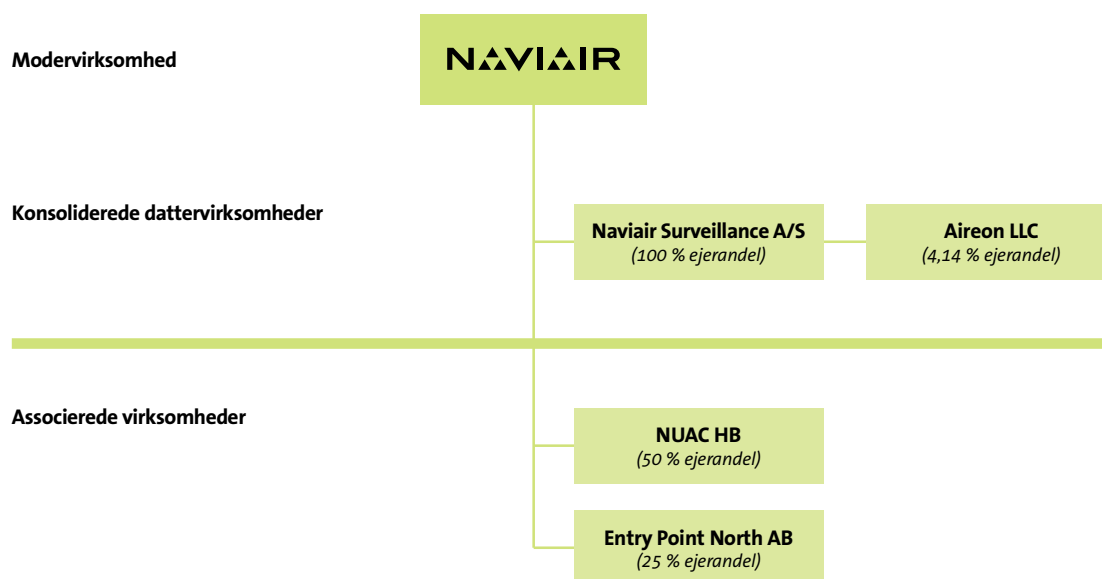


Samfinansieret af den Europæiske Union  
Connecting Europe-faciliteten

COOPANS og Borealis er samfinansieret af den Europæiske Unions Connecting Europe-faciliteten.

## Koncernstruktur

Pr. 31. december 2016



## Mission

Naviair bidrager til at skabe værdi og velfærd for samfundet og vores kunder gennem udvikling og levering af sikker og effektiv trafikstyring til luftfarten til konkurrencedygtige priser. Dermed udfylder vi vores rolle som et afgørende led i luftfartens værdikæde.

## Vision

Vi vil altid være blandt de bedste leverandører af luftfartstjenester.

Vi vil konstant udvikle vores virksomhed og sikre en stærk position hos vores kunder og samarbejdspartnere blandt andet gennem deltagelse i internationale samarbejder. Samtidig vil vi altid levere branchens bedste produkter til konkurrencedygtige priser uden at gå på kompromis med vores prioritering af høj sikkerhed, kvalitet og service.

Vi vil realisere vores ambitioner gennem dygtige, motiverede og engagerede medarbejdere, som befinder sig godt på en arbejdsplads med store krav, hvor målrettet medarbejderudvikling og -involvering er grundlaget for opretholdelsen af en attraktiv virksomhed.

# Ledelsesberetning

## Hoved- og nøgletal

Naviairs økonomiske udvikling siden 1. januar 2012 kan beskrives ved disse hoved- og nøgletal:

HOVEDTAL (Mio. DKK)	Koncern				
	2016	2015	2014	2013	2012
<b>Resultat</b>					
Nettoomsætning	906,3	920,2	941,6	904,0	916,6
Driftsresultat	66,5	77,6	133,1	102,0	101,5
Resultat af finansielle poster	-26,6	-40,6	-43,2	-42,6	-44,5
Årets resultat	18,2	29,7	70,7	51,4	42,7
<b>Balance</b>					
Anlægsaktiver	1.307,2	1.249,3	1.264,5	1.183,4	1.192,3
Omsætningsaktiver	276,6	354,3	522,0	485,4	531,7
Balancesum	1.583,8	1.603,6	1.786,5	1.668,8	1.724,0
Rentebærende gæld	200,0	336,6	536,6	536,6	636,6
- heraf ansvarlig lånekapital	200,0	336,6	536,6	536,6	536,6
Egenkapital	966,8	949,1	919,1	848,8	792,2
<b>Pengestrømme</b>					
Pengestrømme fra:					
- driftsaktivitet	238,5	120,1	276,8	291,0	215,7
- investeringsaktivitet	-159,1	-89,7	-179,7	-92,0	-95,1
- finansieringsaktivitet	-136,6	-200,0	0,0	-100,0	-50,0
Årets investeringer i materielle anlægsaktiver	-76,6	-41,7	-93,9	-91,4	100,9
Årets forskydning i likvider	-57,2	-169,6	97,1	99,0	70,6
Likvider ved årets udgang	66,6	123,8	293,4	196,4	97,3
<b>Gennemsnitligt antal medarbejdere</b>					
	646	637	641	667	688
<b>Nøgletal i %</b>					
Overskudsgrad	7,3	8,4	14,1	11,3	11,1
Afkastningsgrad	4,2	4,8	7,5	6,1	5,9
Soliditetsgrad ekskl. ansvarlig lånekapital	61,0	59,2	51,4	50,9	46,0
Soliditetsgrad inkl. ansvarlig lånekapital	73,7	80,2	81,5	83,0	77,1
Forrentning af egenkapital	1,9	3,2	8,0	6,3	5,5
<b>Øvrige nøgletal</b>					
Gearing	-0,4	-0,7	-1,2	-0,9	-0,5
Rentedækningsgrad	5,6	4,1	5,0	4,5	4,6

## Hoved- og nøgletal

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

### Modervirksomhed

2016	2015	2014	2013	2012
906,3	920,2	941,6	904,0	916,6
66,7	77,7	133,1	102,0	101,5
-26,1	-41,4	-46,6	-42,6	-44,5
23,4	28,7	67,2	51,4	42,7
1.210,6	1.210,6	1.247,5	1.178,1	1.192,3
368,1	383,7	530,8	485,4	531,7
1.578,7	1.594,3	1.778,3	1.663,5	1.724,0
200,0	336,6	536,6	536,6	636,6
200,0	336,6	536,6	536,6	536,6
962,9	939,5	910,8	843,6	792,2
144,9	102,0	266,8	291,0	215,7
-101,6	-70,4	-171,1	-92,0	-95,1
-136,6	-200,0	0,0	-100,0	-50,0
-76,6	-41,7	-93,9	-91,4	100,9
-93,3	-168,4	95,7	99,0	70,6
30,3	123,6	292,1	196,4	97,3
646	637	641	667	688
7,4	8,4	14,1	11,3	11,1
4,2	4,9	7,5	6,1	5,9
61,0	58,9	51,2	50,7	46,0
73,7	80,0	81,4	83,0	77,1
2,5	3,1	7,7	6,3	5,5
-0,2	-0,7	-1,2	-0,9	-0,5
5,7	4,2	5,0	4,5	4,6

### Overskudsgrad

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

### Afkastningsgrad

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

### Soliditetsgrad

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

### Forrentning af egenkapital

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

### Gearing

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

### Rentedækningsgrad

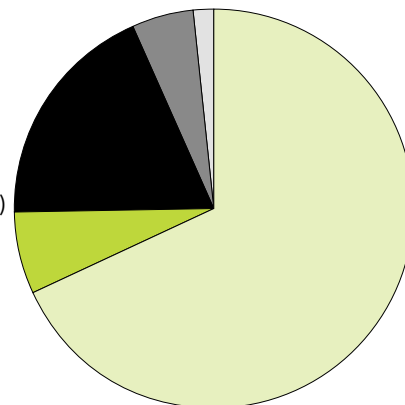
$$\frac{\text{EBITDA} + \text{Renteindtægter}}{\text{Renteomkostninger}}$$

## Hovedaktivitet

Naviairs kerneaktivitet er luftfarts-tjeneste. Naviair har aktiviteter både i det danske luftrum og i det nordatlantiske luftrum. Aktiviteterne ligger inden for fire områder: En route – Danmark, En route – Grønland, Lokal lufttrafiktjeneste og Øvrige aktivitetsområder.

## Naviairs omsætning fordelt på aktivitetsområder

- En route – Danmark (67,8 %)
- En route – Grønland (6,7 %)
- Lokal lufttrafiktjeneste, København (18,8 %)
- Lokal lufttrafiktjeneste, Øvrige (5,2 %)
- Øvrige aktivitetsområder (1,5 %)



### En route – Danmark

#### Områdekontrolltjeneste i dansk luftrum fra:

- > Kontrolcentralen i København \*

#### Indflyvningskontrolltjeneste til Københavns Lufthavn fra:

- > Kontrolcentralen i København \*

#### Briefingtjeneste fra:

- > Kontrolcentralen i København \*

#### Flyveinformationstjeneste fra:

- > Kontrolcentralen i København \*

#### AIS-tjeneste:

- > Aeronautiske publikationer, AIP i Danmark

#### Teknisk drift og vedligehold af ATM-/CNS-udstyr i Danmark:

- > ATM-udstyr
- > Navigationsanlæg
- > Kommunikationsanlæg
- > ATS-overvågningssystemer

\*) Kontrolcentralen i København drives af NUAC på vegne af Naviair.

### En route – Grønland

#### Flyveinformationstjeneste fra:

- > Flyveinformationscentralen i Nuuk

#### Teknisk drift og vedligehold af CNS-udstyr i Grønland og på Færøerne:

- > Navigations- og kommunikationsanlæg i Grønland og på Færøerne
- > ATS-overvågningssystemer i Grønland og på Færøerne
- > Radaranlæg på Færøerne

#### Briefingtjeneste fra:

- > Flyveinformationscentralen i Nuuk

#### AIS-tjeneste:

- > Aeronautiske publikationer, AIP i Grønland og på Færøerne

### Lokal lufttrafiktjeneste

#### Tårnkontrolltjeneste fra:

- > Tårnet i København
- > Tårnet i Roskilde
- > Tårnet i Billund
- > Tårnet i Aarhus
- > Tårnet i Aalborg
- > Tårnet på Bornholm

#### Indflyvningskontrolltjeneste fra:

- > Tårnet i Roskilde
- > Indflyvningskontrollen i Billund
- > Tårnet i Aarhus
- > Tårnet i Aalborg
- > Tårnet på Bornholm

#### Flyvepladsflyveinformationstjeneste fra:

- > Tårnet på Vágar



### Øvrige aktivitetsområder

#### Salg af teknisk drift og vedligeholdelse af ATM-/CNS- og lufthavnsudstyr fra:

- > Teknisk base i København
- > Teknisk base i Billund
- > Teknisk base i Aalborg

#### Salg af teknisk-operativ knowhow



Thomas Hoffmann (Austro Control) får på vegne af COOPANS overrakt Single European Sky Award i Madrid i marts 2016.

## Vigtige begivenheder i 2016

### Januar

Enhedsraten i dansk luftrum blev nedsat for fjerde år i træk. En route-raten sænkes med 2,3 procent, og enhedsraten for tårnkontrolltjeneste i Københavns Lufthavn (TNC København) nedsættes med 2,4 procent.

### Marts

EU-Kommissionen hædrer Naviair to gange med den prestigefyldte Single European Sky Award ved den første uddeling af den nye pris, som blev indstiftet i 2015. Sammen med sine partnere i COOPANS modtager Naviair prisen som anerkendelse for COOPANS' pionerindsats i arbejdet med at udvikle og harmonisere et sikkert og omkostningseffektivt lufttrafikstyringssystem i Europa. Naviair blev også hædret af EU-Kommissionen for indsatsen med at indføre frit valg af flyvej i det nord-europæiske område gennem deltagelsen i Borealis-samarbejdet.

### Juni

Naviair vælges som vært for den internationale civile lufttrafikstyringsorganisations, CANSO, internationale ATM-konference 2017. Konference afholdes i København den 12.-14. juni 2017 med deltagere fra flere end 50 lande.

### September

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udpeger Naviair til – med eneret – at levere tårn- og indflyvningskontrolltjeneste mv. til Københavns Lufthavn, Kastrup og Roskilde. Den såkaldte designering gælder frem til oktober 2030.

### Oktober

Gennem en omfattende sparerunde reduceres omkostninger og personaleudgifter med ca. 25 mio. kr. i budget 2017 i forhold til 2016. Sparerunden omfatter 24 aftaler om frivillig fratrædelse og fem afskedigelser.

### December

Ejerandelen i Aireon øges fra 2,59 procent til 4,14 procent efter partnerskabsaftalen, hvor Naviair skal ende med at eje 6,00 procent af Aireon.

### December

Naviair afdrager ekstraordinært 136,6 mio. kr. på den ansvarlige lånekapital. Afdraget sker på grundlag af virksomhedens økonomiske robusthed.

## Udvikling i aktiviteter og økonomiske forhold

Naviair har siden regnskabsåret 2014 aflagt årsrapport for både koncern og modervirksomhed.

Som udgangspunkt kommenteres der dog i årsrapporten 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 før skat udgjorde et overskud på 39,9 mio. kr. mod 37,0 mio. kr. i 2015. Resultatet er negativt påvirket af dels inflationsudviklingen og dels engangsomkostninger forbundet med et spareprogram, der blev gennemført i efteråret 2016.

I 2014 ved indgangen til referenceperiode 2 (RP2) i EU's præstationsordning blev enhedsraterne for En route og TNC København blandt andet fastlagt på baggrund af IMF's forventning til inflation. For Danmark vurderede IMF et niveau på 1,5-2,0 procent i perioden fra 2015-2019. Imidlertid har inflationen siden ligget markant under forudsigelserne med 0,2 procent i 2015 og 0,0 procent i 2016. Såfremt inflationen forbliver på dette niveau frem til og med 2019, skal Naviair reducere indtægterne for En route og TNC København med op til 271 mio. kr. gennem nedsættelsen af raterne i perioden i henhold til reglerne i præstationsordningen. Inflationsreguleringen for år 2016 vil således – isoleret set – medføre en reduktion af indtægterne i 2018 med 37,3 mio. kr.

Samtidig har trafikvæksten i 2016 været så høj, at Naviair – som følge af reglerne om trafikrisikodeling – yderligere skal reducere raterne.

Naviair har i efteråret 2016 gennemført et omfattende spareprogram for at imødekomme konsekvenserne af den lave inflation. Spareprogrammet indebar blandt andet en personale-reduktion på 29 medarbejdere og påvirker 2016-regnskabet negativt med ca. 12 mio. kr. i engangsudgifter til fratrædelser.

Regulering af over-/underdækning afgifter påvirkede resultatet i 2016 negativt med 40,4 mio. kr. Resultatet før regulering af over-/underdækning afgifter og skat udgjorde 80,3 mio. kr. mod 44,4 mio. kr. i 2015. Det er på niveau med vores seneste forventning, som er udmeldt i Naviairs halvårs-rapport. I lyset af de lave inflationstal og de øvrige eksterne påvirkninger, som Naviair ikke har indflydelse på, er resultatet tilfredsstillende.

På baggrund af Naviairs økonomiske robusthed besluttede bestyrelsen i slutningen af 2016 ekstraordinært at afdrage 136,6 mio. kr. af Naviairs

ansvarlige lånekapital. Det ekstraordinære afdrag vil alt andet lige bidrage til Naviairs økonomi med en reduktion af vores årlige rentebetaling på godt 12 mio. kr. Efter afdraget udgør Naviairs ansvarlige lånekapital 200 mio. kr.

### Enhedsrater

I 2016 udgjorde en route-enhedsraten for dansk luftrum 460 kr. pr. service-enhed. I 2017 sænkes den danske en route-enhedsrate til 450 kr. Heraf udgør Naviairs andel 87,1 procent, mens Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og DMI's andel udgør den resterende del.

Siden 2014 er en route-enhedsraten løbende blevet nedsat år for år. Således er enhedsraten samlet nedsat fra 547 kr. pr. serviceenhed i 2013 til 450 kr. i 2017. Det betyder, at en route-enhedsraten samlet er reduceret med 17,8 procent inden for fem år. Prisnedsættelserne er et resultat af konstant fokus på at gennemføre besparelser og effektiviseringer.

Enhedsraten for tårnkontrolltjeneste i Københavns Lufthavn (TNC København) er for 2017 fastsat til 1.038 kr. mod 1.049 kr. i 2016.

Siden 2014 har Naviair løbende nedsat enhedsraten for TNC København. Således er enhedsraten samlet nedsat fra 1.361 kr. pr. serviceenhed i 2013 til 1.038 kr. i 2017. Enhedsraten er dermed reduceret med 23,7 procent fra 2013 til 2017.

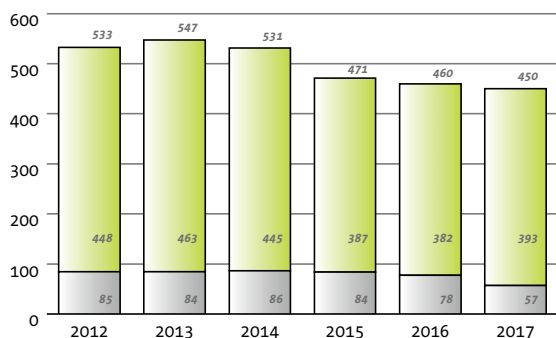
### Trafik

I 2016 fortsatte den positive udvikling i væksten i flytrafikken gennem dansk luftrum. Antallet af en route-operationer steg med 2,2 procent til 646.902 mod 632.834 i 2015. Målt på serviceenheder betyder det, at væksten i serviceenheder på en route-området blev på 2,4 procent i forhold til 2015.

I Københavns Lufthavn fortsatte væksten, således at antallet af starter og landinger i 2016 steg med 4,3 procent til 265.774 operationer mod 254.787 operationer i 2015. For TNC København blev væksten i serviceenheder på 6,8 procent i forhold til 2015.

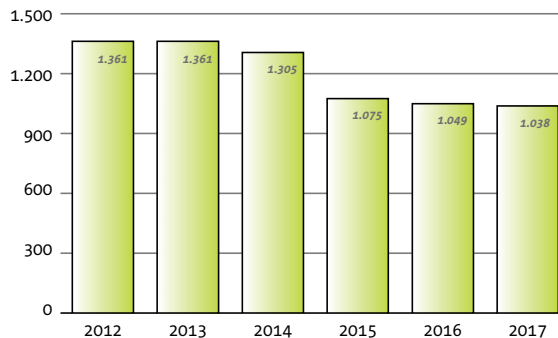
I Billund Lufthavn steg antallet af starter og landinger i 2016 med 0,2 procent til 43.119 operationer mod 43.030 i 2015.

Enhedsrate, En route (DKK)



Naviairs andel af en route-enhedsrate (DKK) ■  
TBST og DMI's andel af en route-enhedsrate (DKK) ■

Enhedsrate, TNC København (DKK)



DMI's andel udgør cirka 8 DKK



Indenrigsflyvningen opgjort i antal af operationer steg med 4,1 procent i 2016 i forhold til 2015.

I 2016 fastholdt vi vores effektive afvikling af flytrafikken. I den dansk-svenske FAB (Functional Airspace Block) var den gennemsnitlige forsinkelse pr. operation på 0,01 minutter i 2016 og dermed under den maksimale gennemsnitlige forsinkelse pr. operation på 0,10 minutter, som er fastsat i præstationsplanen for den dansk-svenske FAB.

I dansk luftrum blev en route-trafikken gennemført uden forsinkelser, som Naviair havde et medansvar for.

Ligeledes afviklede vi trafikken i Københavns Lufthavn uden nogen form for forsinkelser, som Naviair var medansvarlig for. Forsinkelsesniveauet lå i alt på 0,03 minutter pr. landing – på grund af vejrforhold – mod en maksimalt accepteret gennemsnitlig forsinkelse på 0,11 minutter pr. landing. På baggrund af den nærmest forsinkelsesfrie trafikafvikling kan vi igen i år karakterisere vores drift som særdeles effektiv.

Samtidig kan det noteres, at vores kapacitetsudnyttelse fortsat er effektiv og fuldt tilfredsstillende. Vi har en lang tradition for at levere forsinkelsesfri service, og vores opmærksomhed er fortsat skarpt rettet mod altid og under alle forhold at sikre, at de gennemsnitlige forsinkelser til enhver tid er på det lavest mulige niveau.

#### Ordinære driftsindtægter

Nettoomsætningen udgjorde 906,3 mio. kr. mod 920,2 mio. kr. i 2015. Nettoomsætningen udgør Naviairs indtægter fra virksomhedens fire aktivitetsområder.

Nettoomsætningen er 13,8 mio. kr. lavere end i 2015. Faldet kan hovedsageligt henføres til en negativ påvirkning af en samlet "Regulering af over-/underdækning afgifter" på 40,4 mio. kr. i 2016 mod en negativ påvirkning på 7,4 mio. kr. i 2015. Indtægterne i 2016 for En route – Danmark og TNC København er påvirket af afgifts-nedsættelser, som dog modvirkes af væksten i trafikken.

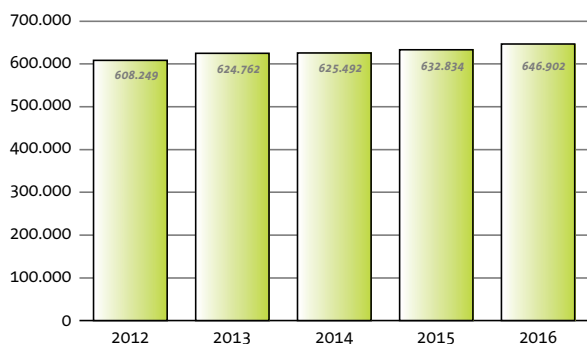
Andre driftsindtægter udgjorde 305,6 mio. kr. mod 294,5 mio. kr. i 2015 og består af ydelser leveret til NUAC i henhold til leveringskontrakt. Denne indtægt skal vurderes i sammenhæng med ydelser leveret fra NUAC i henhold til leveringskontrakt under Naviairs andre driftsomkostninger. Andre driftsindtægter og Andre driftsomkostninger er på niveau.

#### Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger udgjorde 177,9 mio. kr. mod 187,8 mio. kr. i 2015. Det lavere niveau i 2016 skyldes engangsomkostninger i 2015 og besparelser i 2016.

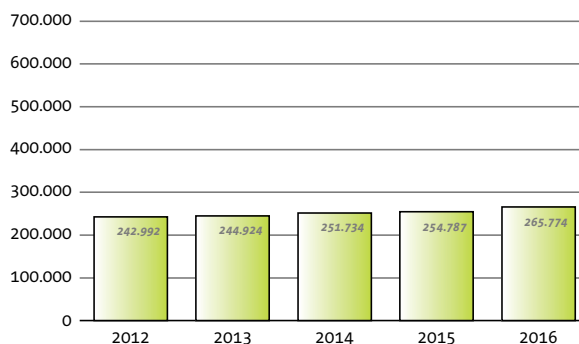
#### Operationer, En route

Antallet af en route-operationer i dansk luftrum



#### Operationer, TNC København

Antallet af starter og landinger i Københavns Lufthavn



### **Personaleomkostninger**

Personaleomkostningerne udgjorde 580,8 mio. kr. mod 563,1 mio. kr. i 2015. De samlede personaleomkostninger er steget 17,8 mio. kr., primært som følge af lønstigninger i henhold til gældende overenskomster samt omkostninger på ca. 12 mio. kr. af engangskaraktér i forbindelse med ressourcetilpasning.

Der var ved årets udgang beskæftiget 631,6 årsværk mod 646,9 årsværk ved årets begyndelse. Faldet i medarbejderantallet skyldes fortrinsvis ressourcetilpasningen i 2016.

I forbindelse med Spareprogram 2016 gennemførte vi en ressourcetilpasning, der samlet resulterede i en personalereduktion på 29 medarbejdere. Ressourcetilpasningen medførte engangsomkostninger i 2016 på ca. 12 mio. kr.

### **Skat af årets resultat**

Skat af årets resultat er beregnet til 21,7 mio. kr. Heraf udgør 4,8 mio. kr. betaling af skat i USA vedrørende Aireon.

### **Balance**

Naviairs balancesum udgjorde 1.583,8 mio. kr. pr. 31. december 2016 mod 1.603,6 mio. kr. pr. 31. december 2015. Faldet på 19,8 mio. kr. skyldes hovedsageligt reduktion af de likvide beholdninger på 57,2 mio. kr. samt et fald i materielle anlægsaktiver, som kan henføres til, at årets afskrivninger overstiger årets investeringer. Balancens forpligtelser faldt efter afdrag på det ansvarlige lån.

Naviairs tilgodehavende hos luftfartselskaberne, underdækning afgifter, udgjorde 2,0 mio. kr., hvilket er en reduktion på 16,4 mio. kr. efter årets regulering. Naviairs gæld til luftfartselskaberne, overdækning afgifter, udgjorde 97,4 mio. kr., hvilket er en forøgelse på 24,0 mio. kr. efter årets regulering. Ændringerne i under- og overdækning kan primært henføres til henholdsvis En route – Danmark og TNC København.

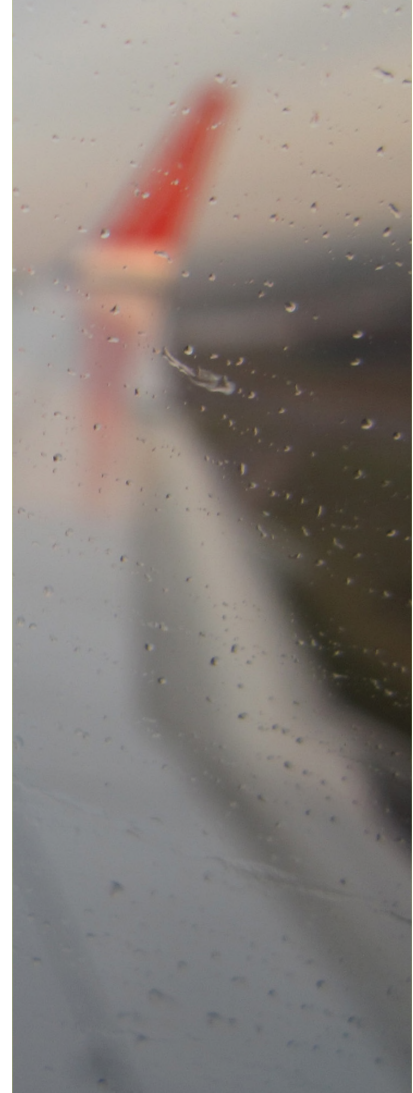
Naviairs egenkapital var pr. 31. december 2016 på 966,8 mio. kr., hvor 600 mio. kr. er ansvarlig kapital, 355,7 mio. kr. er overført resultat, og 11,1 mio. kr. er reserve for netto-opskrivning efter indre værdis metode.

Ud over den ansvarlige kapital har staten ydet Naviair ansvarlig lånekapital, som pr. 31. december 2016 udgjorde 200 mio. kr. Det ansvarlige lån er indgået på betingelser, der betyder, at lånet til en hver tid kan anses for egenkapital eller kapital sidestillet hermed.

Årets pengestrøm vedrørende primær drift udgjorde 272,9 mio. kr., og pengestrøm vedrørende drift udgjorde 238,5 mio. kr. Pengestrømme vedrørende finansiering udgjorde et fald på 136,6 mio. kr., hvilket skyldes afdrag på det ansvarlige lån.

Soliditetsgrad inklusive ansvarlig lånekapital udgør 73,7 procent til trods for afdrag på det ansvarlige lån.

Investeringerne i immaterielle og materielle anlægsaktiver udgjorde 101,6 mio. kr. i 2016, hvilket er 31,2 mio. kr. større end i 2015. Stigningen i investeringer skyldes hovedsageligt aktivitetsforskydninger af investeringer relateret til ATM-udstyr samt færre investeringer ved En route – Grønland.



### Modervirksomhedens resultat opdelt på aktivitetsområder

De to største aktivitetsområder, En route – Danmark og Lokal lufttrafik-tjeneste i København, er reguleret i henhold til EU-Kommissionens forord-

ning nr. 391/2013 af 3. maj 2013 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester.

I henhold til ovennævnte forordning er Naviair forpligtet til at fordele

sine indtægter og omkostninger på aktivitetsområder. Omkostningerne fordeles ved en direkte fordeling til aktivitetsområderne – blandt andet gennem tidsregistrering på arbejdsopgaver eller via fordelingsnøgler.

#### Modervirksomhedens resultat opdelt på aktivitetsområder

Costbaseregnskab 2016 (DKK. 1.000)	En route Danmark	En route Intern Grønland	En route Nord- atlanten	TNC København	Billund	Øvrige	I alt
Indtægter <sup>1)</sup>	641.380	23.715	39.938	177.839	20.508	43.345	946.725
NUAC HB indtægter	293.990	106	106	10.392	313	670	305.577
NUAC HB omkostninger	-299.863	-123	-123	-11.812	-368	-770	-313.059
<b>NUAC HB nettoresultat</b>	<b>-5.873</b>	<b>-17</b>	<b>-17</b>	<b>-1.420</b>	<b>-55</b>	<b>-100</b>	<b>-7.482</b>
Andre eksterne omkostninger	-96.451	-14.505	-25.708	-29.491	-2.464	-9.087	-177.706
Personaleomkostninger <sup>2)</sup>	-378.009	-6.722	-7.032	-119.998	-15.573	-32.805	-560.139
<b>EBITDA</b>	<b>161.047</b>	<b>2.471</b>	<b>7.181</b>	<b>26.930</b>	<b>2.416</b>	<b>1.353</b>	<b>201.398</b>
Afskrivninger	-75.808	-2.059	-4.315	-11.324	-305	-475	-94.286
<b>EBIT</b>	<b>85.239</b>	<b>412</b>	<b>2.866</b>	<b>15.606</b>	<b>2.111</b>	<b>878</b>	<b>107.112</b>
Finansielle poster	-44.778	-412	-1.024	-19.803	-56	39.929	-26.144
<b>Resultat <sup>3)</sup></b>	<b>40.461</b>	<b>0</b>	<b>1.842</b>	<b>-4.197</b>	<b>2.055</b>	<b>40.807</b>	<b>80.968</b>

1) Nettoomsætning ekskl. regulering af over-/underdækning.

2) Personaleomkostninger fratrukket arbejde udført for egen regning og opført under aktiver samt aktiveret NUAC HB løn og IPO.

3) Årets resultat før regulering af over-/underdækning afgifter på -40,4 mio. kr. samt skat på 17,2 mio. kr.



### Præstationskrav

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

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

I 2015 gik den europæiske præstationsordning ind i den anden referenceperiode, RP2, som løber frem til 2019. Naviair er omfattet af præstationsplanen for den dansk-svenske FAB, og der er her fastsat præstationsmål inden for fire områder: Sikkerhed, Kapacitet, Miljø og Omkostningseffektivitet. Når RP2 udløber i 2019, og resultaterne opgøres, er det forventningen, at Naviair har opfyldt præstationsmålene, ligesom vi gjorde det ved afslutningen af RP1.

### Kunder

I 2016 var Naviairs fem største en route-kunder SAS (16,6 procent), Norwegian Airshuttle & Norwegian Air Intl. (12,4 procent), KLM (8,1 procent), Ryanair (6,7 procent) og British Airways (5,4 procent). En routeaktiviteterne udgjorde 67,8 procent af vores omsætning i 2016.

Inden for Lokal flyvekontrol var Naviairs fem største kunder i Københavns Lufthavn i 2016 SAS (38,2 procent), Norwegian Airshuttle & Norwegian Air Intl. (14,3 procent), Ryanair (4,7 procent), Easyjet Airline (3,9 procent) og Lufthansa (2,3 procent). Lokal flyvekontrol i København udgjorde 18,8 procent af vores omsætning i 2016.

Fra København udfører vi AIS-tjeneste (Aeronautical Information Services), som omfatter aeronautiske publikationer for Danmark, Grønland og Færøerne. Vi publicerer AIP'er (Aeronautical Information Publications) for alle tre områder samt VFG (Visual Flight Guide) for Danmark. Desuden udgiver vi AIC'er (Aeronautical Information Circulars), Supplerer og Notam. I 2016 var der ca. 800 kunder, som abonnerede på publikationerne.

Vi følger vores kunders forventninger gennem en tæt og løbende kontakt,

så vi til enhver tid kan yde den bedste mulige service. På årlige kundemøder kortlægger vi kundernes tilfredshed med vores service og produkter. På disse møder orienterer vi også kunderne om forhold og udvikling i Naviair.

Vi har senest gennemført kundemøder i slutningen af 2016. Fra oktober til december har vi afholdt møder med otte luftfartsselskaber og lufthavne. Generelt giver kunderne udtryk for tilfredshed med både det operative samarbejde med Naviair og vores service.

### Internationale partnerskaber

Det internationale samarbejde er et vigtigt redskab, for at vi kan opnå stærke resultater og en optimal udvikling af Naviair. Gennem samarbejde medvirker vi til at effektivisere, harmonisere og udvikle alle områder af lufttrafikstyringen. Dermed går Naviair sammen med vores partnere i spidsen for at sikre international fremdrift inden for både det operationelle område, det tekniske område og uddannelsesområdet. Indsatsen understøtter vores målsætning om konstant at være blandt de bedste lufttrafikstyringsselskaber og samtidig opfylde kravene i Single European Sky-programmet.

## NUAC

NUAC blev etableret i 2009 som den første – og fortsat eneste – integrerede driftsvirksomhed i Europa, der har ansvaret for en route-lufttrafikstyringen i én samlet FAB. Gennem medejerskabet af NUAC arbejder vi sammen med LFV på at udvikle og gennemføre en række effektiviseringer og forbedringer, der medvirker til harmonisering af lufttrafikstyringen i Europa. NUAC driver de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm som underleverandør på vegne af Naviair og det svenske Luftfartsverket, LFV.

NUAC har kun ti direkte ansatte, mens de øvrige godt 630 medarbejdere er udlånt til NUAC fra Naviair og LFV. De tre kontrolcentraler og det øvrige udstyr, som NUAC benytter, ejes af Naviair og LFV, men stilles til rådighed for selskabet.

## COOPANS

COOPANS er et internationalt samarbejde mellem Naviair, Austro Control, Croatia Control, Irish Aviation Authority og LFV.

Siden COOPANS blev etableret i 2006, har partnerne samarbejdet om fælles udvikling, opgradering og harmonisering af sine lufttrafikstyringssystemer.

Systemerne benytter nu fælles software, og vedligeholdelsesprocesserne er harmoniserede. Dermed er nu syv kontrolcentraler i Danmark, Sverige, Irland, Østrig og Kroatien harmoniserede. De syv kontrolcentraler opgraderes nu synkront op til flere gange årligt. I 2016 blev systemerne opgraderet til version 3.1, og i januar 2017 blev opgraderingen til version 3.2 gennemført uden forsinkelser eller andre gener for flytrafikken. Det er en unik udvikling i europæisk lufttrafikstyring, hvor selskaberne i de øvrige lande fortsat driver deres kontrolcentraler med individuelle og meget forskellige tekniske systemer.

I COOPANS harmoniserer vi endvidere de operative og tekniske arbejdskoncepter og begrænser dermed specifikke og individuelle funktionaliteter i de enkelte selskaber.

Vi anslår, at vi reducerer vores systemudviklingsomkostninger med mindst 30 procent i forhold til de omkostninger, hver enkelt partner ville få, hvis vi skulle udvikle teknikken hver for sig og på egen hånd. Hertil kommer betydelige besparelser på driftsomkostningerne, som vi opnår gennem fælles arbejdskoncepter og udveksling af erfaringer.

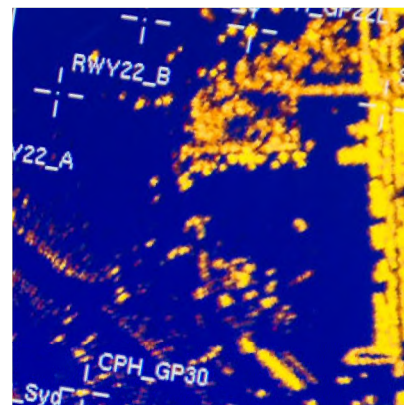
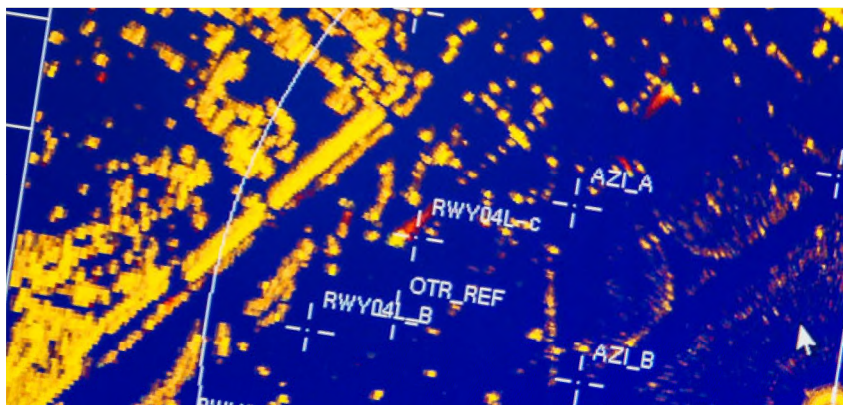
I 2015 blev COOPANS-samarbejdet udvidet til COOPANS Alliance, der ud over et teknisk-operativt samarbejde nu også inkluderer en fælles tilgang til og deltagelse i SESAR 2020, SESAR Deployment Manager, EU-støtteprojekter og A6-samarbejdet, hvor COOPANS Alliance indgår på lige fod med de fem største lufttrafikstyringsselskaber i Europa.

Gennem COOPANS Alliance har vi sammen med de øvrige partnere placeret os i forreste linje i arbejdet med at udmønte EU's krav om harmonisering af lufttrafikstyringen.

## Entry Point North

ATS-akademiet (Air Traffic Service) Entry Point North ligger i Malmø Lufthavn og ejes i fællesskab af Naviair, Avinor, Irish Aviation Authority og LFV. Akademiet blev oprettet i 2006 som det første transnationalt ejede akademi inden for ATM-uddannelse og -træning, og i 2013 kom Irish Aviation Authority med i ejer kredsen.

I tråd med ambitionen i Single European Sky-programmet er Entry Point Norths primære formål at gennemføre standardiseret og harmoniseret uddannelse af flyveledere og flyvelederaspiranter.





Ud over at levere ATS-uddannelse til de fire ejere servicerer Entry Point North lufttrafikstyringsselskaber fra hele verden gennem salg af uddannelser, som skræddersys til kundernes behov og afvikles enten hos Entry Point North i Malmø Lufthavn eller lokalt hos kunden. Entry Point North har kunder i flere end 20 forskellige lande.

### **Aireon**

I februar 2014 indgik Naviair gennem et 100 % ejet datterselskab, Naviair Surveillance A/S, aftale om køb af i alt 6,0 % af andelene i det amerikanske selskab Aireon Limited Liability Company, som har hjemsted i Delaware, USA. Prisen for de 6,0 % kapitalandele i Aireon LLC er aftalt til 29,4 mio. USD fordelt på i alt fire trancher. Der er betalt 26,5 mio. USD (ca. 161 mio. kr.), og der udestår p.t. betaling af den fjerde og sidste tranche for en pris på 2,9 mio. USD (ca. 20,5 mio. kr.). Naviair Surveillance A/S har pr. 31. december 2016 således investeret i alt 161 mio. kr. i Aireon LLC.

De øvrige partnere i samarbejdet er – foruden Naviair (6,0 %) – det amerikanske telekommunikationselskab,

Iridium Communications Inc. (24,5 %) samt lufttrafikstyringsselskaberne Nav Canada (51,0 %), ENAV Italien (12,5 %) og Irish Aviation Authority (6,0 %). Alle ejerandele er opgjort som de kommer til at være efter betaling af den sidste tranche.

Aireon er et samarbejde mellem ovenstående lufttrafikstyringsselskaber, som i løbet af de kommende år vil etablere verdens første satellitbase-rede fuldt globalt dækkende overvågningssystem til luftfarten. Når det nye system efter forventningen er i drift ved udgangen af 2018, vil det være muligt overalt på kloden at hente data om alle fly, som er udstyret med ADS-B-udstyr.

For Naviair er investeringen primært af strategisk karakter, idet Naviair har besluttet aktivt at medvirke til etableringen af et fuldt globalt dækkende overvågningssystem til luftfarten, som for Naviairs vedkommende vil kunne anvendes operationelt i såvel det danske som grønlandske luftrum. Investeringen har for Naviair desuden et sekundært finansielt element, idet investeringen forventes at give et afkast i form af udbytte fra Aireon.

Grundlæggende er Aireons forretningside at kombinere to kendte og velafprøvede teknologier, nemlig satellit-teknologien og ADS-B-teknologien, til overvågning af fly. En ide, som opstod i forbindelse med Iridiums planlægning af udskiftningen af deres nuværende konstellation af satellitter. Det nye system omfatter 66 satellitter og yderligere fire reservesatellitter, som Iridium sender i kredsløb omkring Jorden i perioden 2017-2018. Endvidere omfatter systemet et antal modtagestationer placeret forskellige steder på Jorden og en ny satellitkontrolcentral, som er under etablering i Virginia. Aireon har indgået en lejeaftale med Iridium om plads til montering af et ADS-B-anlæg (payload) på hver eneste af Iridiums satellitter. De første ti satellitter blev opsendt af raketoperatøren, SpaceX, med en Falcon 9-raket den 14. januar 2017, hvilket var næsten halvandet år senere end oprindeligt planlagt. Denne forsinkelse har sat likviditeten i Aireon under pres (se nærmere nedenfor).

Siden opsendelsen har Iridium foretaget omfattende tests af satellitterne, og disse tests er efter det oplyste gået godt. I slutningen af februar 2017 indleder Aireon en række tests af de ti payloads. Der er allerede gennemført en selvdiagnose-test på tre af de ti payloads med henblik på at sikre, at de ikke havde taget skade under opsendelsen. I den forbindelse modtog de tre payloads de første data fra luftfartøjer. Yderligere seks raketter skal bringe endnu 60 satellitter i kredsløb omkring Jorden. Alt tyder fortsat på, at den tekniske løsning kommer til at fungere, og der er p.t.

*Opsendelsen af SpaceX's Falcon 9-raket fra Vandenberg Air Force Base i Californien den 14. januar 2017 var en milepæl for Aireon.*



ikke indikationer på, at Aireon ikke bliver "first-mover" på denne tekniske løsningsmodel.

Den forbedrede overvågning bliver et stort fremskridt for lufttrafikstyringen. Ud over de sikkerhedsmæssige fordele giver systemet også lufttrafikstyringsselskaberne mulighed for at udnytte luftrummet langt mere effektivt end i dag. Dermed kan luftfartsselskaberne spare brændstof og flyvetid, og miljøet bliver sparet for betydelige mængder af klimagasser.

Aireons forretningsstrategi er baseret på salg af trafikovervågningsdata først og fremmest til lufttrafikstyringsselskaberne og sekundært til blandt andre luftfartsselskaber og flyhandlingsselskaber. Aireon har allerede nu indgået foreløbige aftaler om datasalg til en række lufttrafikstyringsselskaber og en aftale med selskabet Flight Aware med henblik på en generel kommerciel udnyttelse af data. Der er p.t. ingen indikationer på, at det samlede datasalg ikke skulle nå det forventede omfang. Naviair medvirker aktivt til Aireons salg af ydelser og til udviklingen af operative koncepter, der understøtter Aireons forretningsstrategi.

Som en særlig service vil Aireon – gennem tjenesten Aireon ALERT – levere den første globale nødovervågningsservice, hvor data om bortkomne og eftersøgte luftfartøjer stilles gratis til rådighed for redningstjenester og andre relevante tjenester. Denne vederlagsfrie service vil styrke det globale redningsberedskab for fly betydeligt.

Aireons likviditet har været under pres som følge af den ovenfor omtalte forsinkelse med opsendelse af satellitter, idet investorernes betaling af den næstsidste tranche var knyttet op mod den første satellitopsendelse. Som følge heraf blev betalingen af den næstsidste tranche fremrykket til december 2016 på trods af, at den første opsendelse først fandt sted den 14. januar 2017. Den sidste tranche forventes at skulle betales i sommeren 2017. Aireons LTOP (Long Term Operating Plan) opdateres løbende, således at der er overblik over selskabets likviditetsmæssige situation. Aireon arbejder p.t. på at foretage en kortfristet bridgefinansiering og en efterfølgende langsigtet finansiering. Arbejdet med bridgefinansieringen sker sammen med en større international bank. Med en bridgefinansiering forventes Aireon at have tilstrækkelig kapital frem til systemets idriftsættelse.

Der vurderes at være følgende risici knyttet til investeringen:

- At den tekniske løsningsmodel bliver overhalet af en anden teknisk løsningsmodel, inden systemet sættes i drift.
- At den tekniske løsningsmodel ikke fungerer som tiltænkt.
- At datasalget ikke når det forventede niveau.
- At der ikke opnås bridgefinansiering på kort og/eller lang sigt.
- At der sker yderligere forsinkelse.

Til ovenstående risici skal der knyttes følgende bemærkninger:

Som omtalt har Aireon alene indgået foreløbige aftaler om datasalg. Endelige aftaler om datasalg forventes først indgået i forbindelse med systemets idriftsættelse. Der eksisterer en risiko for, at det forventede antal endelige aftaler ikke bliver indgået, eller bliver indgået med forsinkelse.

Der eksisterer en risiko for, at systemet ikke vil kunne tages i drift til tiden. Satellitterne med Aireons payload er klar til opsendelse, ligesom at der løbende er dialog mellem Iridium og raketoperatøren, SpaceX, om tidspunkter for de resterende opsendelser. I et projekt af denne størrelse og kompleksitet vil der dog altid være en risiko for tekniske problemer. Yderligere forsinkelse kan sætte Aireons likviditet under pres, hvilket kan kræve yderligere bridgefinansiering.

Kapitalandelene indregnes i årsrapporten til kostpris. Naviair vurderer på nuværende tidspunkt, at investeringen vil give et afkast og vurderer derfor ikke, at der er et nedskrivningsbehov relateret til investeringen pr. 31. december 2016.

Det bemærkes, at Naviair Surveillance A/S er 100 % egenkapital- og lånefinansieret af moderselskabet Naviair. Et eventuelt tab på investeringen i Aireon LLC vil således påvirke resultatopgørelsen og egenkapitalen i både Naviair Surveillance A/S, moderselskabet og koncernen negativt.



## Samfundsansvar

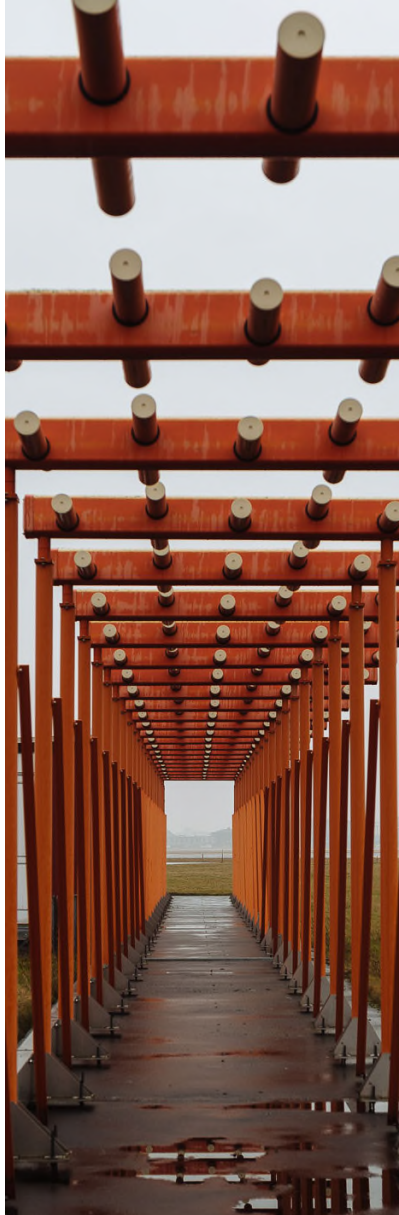
Naviairs kerneaktivitet er luftfartstjeneste. Naviair har aktiviteter både i det danske luftrum og i det nordatlantiske luftrum (se side 6). Gennem vores internationale alliancer udvikler vi vores virksomhed og sikrer en stærk position hos kunder og samarbejdspartnere. Vi arbejder hårdt for at gøre det nemmere, bedre og billigere for vores kunder at bruge luftrummet - og samtidig reducere påvirkning af miljøet – blandt andet ved at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen.

Derfor er bevidst og god samfundsansvarlig optræden et fuldt integreret element i Naviairs arbejde og kultur. Det understøttes blandt andet af vores safety- og kvalitetspolitik, som sikrer, at vi har flyvesikkerhed som højeste prioritet. Arbejdet med samfundsansvar forankres i Naviairs strategiske målsætninger på lige fod med øvrige initiativer i Naviairs samlede strategi.

Uden at vi direkte har formuleret et egentligt etisk regelsæt, arbejder vi efter en række interne retningslinjer, som sikrer dels medarbejdernes trivsel og udvikling, dels at vi ikke medvirker til brud på menneskerettigheder, korrupsion eller overtrædelse af nogen former for lovgivning, som er relevant for vores virksomhed.

## Miljø- og klimaforhold Klima

Naviairs direkte påvirkning af klimaet er begrænset til udledninger fra vores bygninger – primært forbundet med vores strømforbrug, som vi til enhver tid søger at reducere mest muligt.



Gennem vores klimastrategi arbejder vi på indirekte at minimere den del af luftfartens belastning af klima og miljø, som vi igennem vores ydelser og service giver kunderne mulighed for at vælge at reducere. Samtidig arbejder vi konstant på at udnytte mulighederne for at medvirke til en positiv klimainsats. Arbejdet gennemføres i løbende dialog og samarbejde med vores kunder, og vi deltager i miljø- og klimaarbejdet i en række sammenhænge herunder i NUAC, COOPANS, SES og SESAR.

Med udgangspunkt i Eurocontrol og IATA's fælles Flight Efficiency Plan fortsætter vi arbejdet med at udvikle og sikre fleksibel brug af luftrummet globalt gennem:

- Korte ruter, direkte ruteføring mod destinationen og brændstoføkonomiske flyvehøjder.

- Mulighed for brændstofbesparende indflyvninger til lufthavne, hvor Naviair leverer tårnkontrolltjeneste.
- Minimal ventetid på jorden med motorer i drift gennem effektiv trafikafvikling i lufthavnene.
- Continuous Climb Operations, hvor det overhovedet er muligt – med direkte ruteføring og stigning til marchhøjde.
- Deltagelse i samarbejdet om udvikling af satellitbaseret global overvågning af lufttrafikken med de muligheder et sådant system vil give for at optimere luftrumsudnyttelsen og nedsætte brændstofforbruget.

Konkret har vi i 2016 udmøntet klimastrategien på de to nedenstående områder.

## Miljø – Flyvekontrol

På alle de mest brændstofforbrugende indsatsområder er vi langt fremme med udviklingen og brugen af klimavenlige trafikkoncepter. Det gælder både inden for fri planlægning af flyvevej, Continuous Climb Operations, Continuous Descent Operations, Extended Arrival Management og Required Navigation Performance. På alle disse områder har vi fortsat indsatsen i 2016. Der er ingen konkrete målsætninger på ovenstående områder, men disse fungerer i stedet som en fast integreret del i måden, hvorpå vi udøver flyveledelse. Vi søger altid at optimere vores processer, således at vores kunder får mulighed for at flyve miljørigtigt og sikkert på én og samme tid.

Eurocontrol har beregnet, at fri planlægning af flyvevej samlet reducerer luftfartsselskabernes CO<sub>2</sub>-udledning



i det dansk-svenske luftrum med 40.000 ton pr. år. Ved at yde denne service til luftfartsselskaberne og opfordre dem til at udnytte muligheden medvirker vi indirekte til at reducere luftfartens udledning af CO<sub>2</sub>. Der har været fri planlægning af flyvevej i den dansk-svenske FAB siden 2011. Vi har siden deltaget aktivt i bestræbelserne på at udvide området med fri planlægning af flyvevej, og i november 2015 blev den frie planlægning af flyvevej udvidet til at omfatte hele det nordiske område. Gennem Borealis – et samarbejde mellem lufttrafikstyringsselskaberne i Danmark, Sverige, Norge, Finland, Estland, Letland, UK, Irland og Island – medvirker vi til en yderligere udbredelse, så hele det nordeuropæiske område efter planen vil være omfattet i 2021.

Beregninger fra Eurocontrol viser, at fri planlægning af flyvevej i det nordeuropæiske område samlet kan reducere luftfartsselskabernes CO<sub>2</sub>-udledning med 47.000 ton pr. år og 210.000 ton NO<sub>x</sub>-udledning pr. år. Samtidig vil selskaberne samlet set kunne spare 15.000 ton brændstof pr. år, hvilket er beregnet til at give en årlig besparelse på 21 mio. EUR. Hvis selskaberne vælger at benytte sig af frie flyveveje, bidrager Naviair altså indirekte med en betydelig reduktion af CO<sub>2</sub>-udledning.

I alle lufthavne, hvor Naviair afvikler trafikken, er der fastsat klare støjre-

striktioner, som sikrer omgivelserne imod unødvendige støjgener fra luftfarten. Vi følger naturligvis restriktionerne nøje og medvirker i øvrigt aktivt til at nedbringe støjen i og omkring lufthavnene gennem anvendelse af de mest hensigtsmæssige trafikprocedurer.

På det globale plan medvirker Naviair til at skabe grundlaget for meget betydelige fremtidige reduktioner i udledningen af klimagasser gennem partnerskabet i Aireon. Med Aireons satellitbaserede overvågning får lufttrafikstyringsselskaberne adgang til fuld overvågning af flytrafikken over hele kloden, og sikkerhedsafstandene kan derfor reduceres, så flytrafikken kan afvikles langt mere effektivt end hidtil, blandt andet fordi flyene kan opnå en række højde- og kurskorrektioner undervejs, så de kan udnytte de optimale vindforhold. Yderligere vil en fuld flyovervågning give mulighed for at etablere en langt mere fleksibel rutestruktur end hidtil. Den forbedrede overvågning bliver et stort fremskridt for lufttrafikstyringen. Ud over de sikkerhedsmæssige fordele giver systemet også lufttrafikstyringsselskaberne mulighed for at udnytte luftrummet langt mere effektivt end i dag. Dermed kan luftfartsselskaberne spare brændstof og flyvetid, og miljøet bliver sparet for betydelige mængder af klimagasser. Helt konkret viser en beregning gennemført af NAV Canada, at der

på denne baggrund er betydelige økonomiske og miljømæssige gevinster at hente. Globalt vil mere end 900.000 interkontinentale flyvninger årligt få fordele af bedre overvågning. Det vil medføre en årlig reduktion af drivhusgasser i CO<sub>2</sub>-ækvivalenter på mere end 10 mio. ton og besparelser på brændstof på mere end 1 mia. kr.

Det er vores målsætning i alle vores ydelser at give kunderne det miljømæssigt bedste valg uden dog at gå på kompromis med sikkerheden. Det er ikke vores vurdering, at Naviair gennem vores håndtering af miljø- og klimaspørgsmål udsætter samfundet for væsentlige klima- eller miljømæssige risici.

### Miljø – Energi

Det er vores mål til enhver tid at nedbringe vores energiforbrug mest muligt.

Naviair har mange store og energiforbrugende anlæg, og med aktiviteter døgnet rundt på alle årets dage har vi derfor et betydeligt behov for energi. Vi anvender blandt andet energi til vores tekniske anlæg, der kræver meget energi til både drift og køling.

I 2016 var vores elforbrug i København på 5.181 MWh mod 5.475 MWh i 2015. Faldet i forbruget skyldes primært vores kølestrategi og de deraf følgende omlægninger. I 2016 udskiftede vi vores kølemaskiner til

mere energieffektive maskiner og nedlagde decentrale køleanlæg.

Vores største planlagte indsats for at reducere energiforbruget er etableringen af grundvandskøling som erstatning for vores nuværende udskiftningsmodne køleanlæg. Når anlægget efter planen er fuldt etableret i 2017, forventer vi, at vi kan reducere vores årlige energiforbrug med ca. 500 MWh. Samtidig er det forventningen, at vi kan reducere vores CO<sub>2</sub>-belastning med omkring 275 ton årligt.

Vores varmeforbrug i København var i 2016 på 3.557 MWh mod 3.276 MWh i 2015.

(MWh)	2015	2016
Elforbrug	5.475	5.181
Varmeforbrug	3.276	3.557

Det er ikke vores vurdering, at Naviair gennem vores el- og varmeforbrug udsætter det omgivende samfund for væsentlige miljø- eller klimarisici.

## Sociale forhold og medarbejderforhold

### Sociale forhold

Vi har en overordnet personalepolitik, der sætter rammerne og sikrer, at vi er en attraktiv og udfordrende arbejdsplads, der skal give den enkelte medarbejder mulighed for at udnytte og udvikle sine faglige og personlige ressourcer og som samtidig tilgodeser Naviairs mål og opgaver.

Vi arbejder målrettet på at fastholde Naviairs position som en attraktiv virksomhed og en god arbejdsplads for medarbejderne. Det er nødvendigt

for at sikre, at medarbejderne er i stand til at opfylde de høje krav, som vi stiller til deres daglige indsats og resultater.

Naviairs politikker og praksis i forbindelse med rekruttering, aflønning, fremmelse, arbejdsforhold og kompetenceudvikling sikrer, at diskrimination undgås, og at beslutninger træffes på basis af objektive kriterier. Politikker og handlinger er en integreret del af Naviairs daglige ledelse og kultur og udvikles i takt med Naviairs strategier.

Vores ledige stillinger bliver som minimum opslået på et offentligt site samt vores eksterne internetsite, så alle har adgang til at søge både medarbejder- og lederstillinger. Ved lederstillinger nedsættes et ansættelsesudvalg, der blandt andre omfatter en repræsentant fra de faglige organisationer. I 2016 gennemførte vi 54 interne og eksterne rekrutteringer samt den årlige forhandling om aflønning mellem de faglige organisationer og ledelsen.

I vores stillingsopslag opfordrer vi alle kvalificerede til at søge job i Naviair uanset alder, køn, etnisk baggrund mv. Det gør vi, fordi vi tror på, at mangfoldighed styrker vores virksomhed.

Vi medvirker tillige til at løfte samfundets ansvar for at sikre uddannelse og job til unge. I 2016 havde vi 18 elever, lærlinge og aspiranter under uddannelse i Naviair og på Entry Point North.

Et af vores prioriterede mål er høj medarbejdertilfredshed. Derfor gennemfører vi trivselsmålinger samt målinger af medarbejdernes tilfredshed med arbejdsplads og ledere. Ved seneste undersøgelse var svarprocenten på 79 procent. I lighed med tidligere målinger kunne vi endnu en gang konstatere et højt niveau af tilfredshed blandt medarbejderne i Naviair, og at Naviair har både dygtige og tillidsskabende ledere.

I 2017 gennemfører vi én 3-i-1-måling omfattende en leder-, trivsels- og arbejdsmiljømåling, der skal bidrage til at fastholde vores fokus på medarbejdertrivsel og ledelsesudvikling.

Naviair følger alle lovgivninger og regler om høringer vedrørende udbygning, skiltning mv. og har en god og løbende dialog med Tårnby Kommune.

Naviair har en politik for eksterne sponsorater og sponsorerer i begrænset omfang aktiviteter med et formål, som kan medvirke til at styrke Naviairs forretning og/eller omdømme. Naviair sponsorerer hertil aktiviteter, der afholdes af luftfartens interesseorganisationer som fx CANSO, IATA, IFATCA og IFALPA.

Naviair indgår ikke sponsorater eller yder støtte til velgørende organisationer og lignende.



### Medarbejderforhold

Det er vigtigt, at medarbejdernes kompetencer altid er på et niveau, som kan opfylde ethvert behov, der opstår både ved udøvelse og udvikling af luftfartstjenester og de understøttende aktiviteter.

Med udgangspunkt i vores personalepolitik sørger vi for, at vores medarbejders uddannelses- og kompetenceniveau lever op til den højeste standard. Det gælder både inden for luftfartstjenester, det tekniske og det administrative område.

Vi har struktureret vores efteruddannelser og kompetenceudvikling i Kompetenceplan for organisation og medarbejdere, som er virksomhedens styrende dokument for området. Planen understøtter sammen med Teknisk-Operativ Udviklingsplan vores overordnede Forretningsplan som

styringsværktøj for virksomhedens videre udvikling.

Kompetenceudvikling er således en del af den overordnede forretningsstrategi for Naviair. Gennem en målrettet indsats udvikles og vedligeholdes medarbejdernes kompetencer, og gennem sparring og efteruddannelse motiveres de til at yde deres bedste i forhold til en sikker, kompetent og effektiv varetagelse af opgaverne.

Gennem Entry Point North og intern uddannelse sikrer vi, at nye flyveledere starter på højeste niveau, og med løbende efteruddannelse opdaterer vi konstant flyveledergruppen, så alle til enhver tid er fortrolig med de nyeste procedurer.

Inden for teknik- og administrationsområderne fastholder vi ligeledes et højt viden- og kompetenceniveau

gennem løbende efteruddannelse og kompetenceudvikling.

Medarbejderne informeres løbende via en medarbejderportal, som alle har adgang til, og hvor vores Forretningsplan, Teknisk-Operativ Udviklingsplan samt Kompetenceplan ligger tilgængeligt for alle. Det samme gør alle personalepolitikker og personalehåndbogen samt oversigt over medarbejderrepræsentanter (tillidsrepræsentanter og arbejdsmiljørepræsentanter).

Vi har stort fokus på medarbejdernes ret til at blive hørt og dermed yde indflydelse på virksomheden og virksomhedens forhold samt information om samme til medarbejderne. Derfor afholder vi tillige fire årlige dialogmøder, hvor medlemmer af direktionen og ledende medarbejdere går på talerstolen og fortæller om

### KURSUSDAGE

2016

Initial Training	742
Unit Training, eksklusive On Job Training	792
Vedligeholdelsesuddannelse	1.253
Human Factor	307
Lederkurser, interne og eksterne	57
Administrativ- og arbejdsmiljøuddannelse	216

udvalgte emner, der har indflydelse på forretningsgangen i Naviair. Emnerne afspejler ledelsens ambitioner, mål og holdninger, og medarbejderne bliver inviteret til dialog om emnerne.

Der er nedsat samarbejdsudvalg både på overordnet og lokalt niveau, og næstformændene i både vores hovedsamarbejdsudvalg og lokale samarbejdsudvalg er medarbejderrepræsentanter. Hovedsamarbejdsudvalget mødes mindst fire gange årligt og efter behov, når virksomhedens behov tilsiger det.

I 2016 har vi gennemført en tilpasning af virksomheden økonomisk og personalemæssigt. I den forbindelse blev der afholdt to ekstraordinære møder i hovedsamarbejdsudvalget. Derigennem fik medarbejderrepræsentanterne indflydelse på grundlaget for tilpasningen samt indgående information om vores økonomiske og personalemæssige forhold. Der blev tillige afholdt to informationsmøder

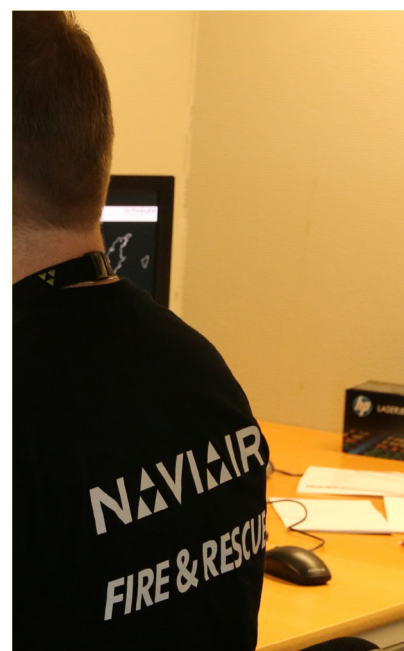
for alle medarbejderne. Informationsmøderne blev streamet, således at medarbejdere på arbejdspladser uden for hovedkontoret kunne følge mødet. Der var tillige åbent for spørgsmål fra alle medarbejdere direkte på mødet.

Vi respekterer og overholder arbejdsmarkedslovgivning, herunder overenskomster, aftaler, arbejdsmiljølovgivningen og konkrete sikkerhedskrav samt andre cirkulærer, vejledninger og bestemmelser, der danner rammen for Naviair.

Naviair forhandler ikke selv overenskomster på centralt niveau. Moderniseringsstyrelsen forhandler på vores vegne. Vi har dog et stort antal lokalaftaler om arbejdstid herunder fleksibel arbejdstidstilrettelæggelse og hensyntagen til work-life balance, forskellige løntillæg, rådighedsordninger mv. Alle aftalerne er forhandlet mellem ledelsen og de relevante faglige organisationer.

Medarbejderne i Naviair har i stort omfang mulighed for at planlægge egen arbejdstid. De operative medarbejdere kender vagtplanen ca. 40 dage før iværksættelse og har muligheder for bytning og omplacering af vagter, såfremt det ønskes. De administrative og tekniske medarbejdere har en flekstidsaftale, hvor de kan komme og gå inden for rammerne af aftalen. Ligeledes har mange ansatte mulighed for at tage en bærbar PC med hjem og arbejde hjemmefra. Dette skaber sammenholdt med en gennemsnitlig arbejdsuge på 37 timer rigtig gode muligheder for at tilrettelægge sin hverdag og dermed skabe overskud for den enkelte både på arbejdet og hjemme.

Vi respekterer den enkeltes rettigheder til at organisere sig og forhandle løn inden for de rammer, der er vedtaget i lovgivningen og aftaler. Vi lægger vægt på, at der er fuldstændig frihed til at organisere sig i en fagforening.



De valgte tillidsrepræsentanter og arbejdsmiljørepræsentanter er givet en særlig beskyttelse mod afskedigelse.

Medarbejdere har mulighed for at tage en tillidsrepræsentant med som bisidder til forskellige former for samtale, således at medarbejderne ydes den bedst mulige støtte, og medarbejdernes rettigheder ikke krænkes.

Udviklingen af vores virksomhed bygger på en høj grad af involvering af medarbejderrepræsentanter. Dialogen og samarbejdet mellem ledelsen og medarbejderrepræsentanterne både i formelle og uformelle fora udgør et af de grundlæggende principper for vores virksomhed.

Der er etableret en arbejdsmiljøorganisation, der består af både ledere og medarbejdere. Der er etableret otte arbejdsmiljøgrupper, som dækker hele Naviair samt særlige arbejdsmiljøgrupper på Færøerne og i Grønland. Det overordnede arbejdsmiljøudvalg mødes fire gange årligt og drøfter arbejdsmiljøet og relevante tiltag både på det psykiske og fysiske arbejdsmiljø. På det sidste møde i året planlægges fokusområderne for næste år. I 2016 var sygefraværsopfølgning et fokusområde.

Vi arbejder naturligvis også for at opretholde et godt og sikkert arbejdsmiljø. Arbejdsmiljøudvalget vurderer løbende sundheden i virksomheden

på baggrund af målinger af det psykiske arbejdsmiljø og gennemgang af det fysiske arbejdsmiljø. Naviair har i de seneste år udelukkende fået tildelt grønne smileys i forbindelse med Arbejdstilsynets besøg.

I 2016 blev der indberettet seks arbejdsskader, hvor kun én af disse medførte fravær (tre dage).

Naviair har en politik for sygefravær, der gennem opfølgning på medarbejdernes fravær med fokus på fastholdelse minimerer fraværet mest muligt. Fraværsmålene i 2016 er gennemsnitlig 7,5 arbejdsdage pr. medarbejder inklusive langtidsfravær. I 2016 var det gennemsnitlige fravær 7,1 arbejdsdage pr. medarbejder. Måltallet er således opfyldt.

Vi er tilsluttet Falck Healthcare-ordning, hvor medarbejderne anonymt kan henvende sig og få støtte, ligesom Naviair har uddannet et hold af stressvejledere, som hjælper medarbejderne med arbejds- og privatrelaterede problemer.

Naviair har gennem politikker og arbejdspladsvurderinger et stadigt fokus på et sundt og sikkert arbejdsmiljø. Dette giver sig blandt andet udtryk ved, at kantinen serverer minimum 30 procent økologisk mad, der tilberedes i eget køkken. Der er tillige en frugtordning, hvor der leveres frisk frugt på alle hverdage.

Medarbejderantallet i Naviair var ved udgangen af 2016 på 631,6 årsværk. Heraf var 266,1 årsværk udlånt til NUAC.

Medarbejderomsætningen lå i 2016 på 5,7 procent.

Gennem ordnede og gode forhold for vores medarbejdere sikrer Naviair, at der ikke er væsentlige risici for medarbejderne.

### Menneskerettigheder

Naviair har ikke en konkret politik for respekt for menneskerettigheder. Vi finder det ikke relevant at have sådan en politik, dels fordi alle vores direkte aktiviteter udelukkende ligger i Danmark og i det nordatlantiske område, og alle vores medarbejdere derfor er ansat under danske overenskomster med alle de rettigheder, som det indebærer. Når vi indgår kontrakter med eksterne leverandører, stiller vi – hvis det er relevant – krav om sociale klausuler, som forpligter vores leverandører til at skabe rummelighed på arbejdsmarkedet i form af mangfoldighed, overholdelse af gældende arbejdsmiljøregler, overenskomster og lovgivning.

Vi har i 2016 indgået to bygge- og anlægskontrakter, som begge indeholder arbejdsklausuler mod social dumping. Kontrakterne indeholder desuden krav til dokumentation og sanktioner for manglende overholdelse af kravet.

Vi vurderer ikke, at der er væsentlige risici for krænkelse af menneskerettigheder i den meget regulerede branche, som vi har aktiviteter inden for.

	2015	2016
Medarbejderantal ved udgangen af året (årsværk)	646,9	631,6
Årsværk udlånt til NUAC	270,4	266,1
Medarbejderomsætningsprocent	2,5	5,7

## Anti-korruption og bestikkelse

Naviair har ikke en konkret politik for antikorruption og bestikkelse. En sådan politik vurderes ikke at være relevant for Naviair, da alle de ydelser og services, som vi leverer, er reguleret gennem ICAO, EU og danske myndigheder. Der er dermed ikke mulighed for at sikre sig særlige gunstige forhold i vores ydelser, da alle kunder behandles ens. Ligeledes er vi på udbudssiden omfattet af EU's regler for udbud.

Når vi gennemfører EU-udbud af varer, tjenesteydelser eller bygge- og anlægsopgaver anvender vi ud over de obligatoriske udelukkelsesgrunde i udbudsdirektivets art. 45(1) (bestikkelse, svig, hvidvaskning mv.) også de frivillige udelukkelsesgrunde i art. 45(2) (konkurs, konkurrenceforvridende aftaler, overtrædelse af miljømæssige, arbejdsretlige og sociale regler) med henblik på at udvælge leverandører, der har en høj grad af faglig og samfundsmæssig hæderlighed.

Vi accepterer ikke overtrædelser af lovgivning på lufttrafikområdet eller anden lovgivning, som er relevant for Naviairs kernevirkomhed. Derfor har vi et sæt interne retningslinjer, som sikrer, at vi overvåger relevant lovgivning. En intern Compliance Officer er udpeget til at sikre, at Naviair efterlever lovgivningen. Compliance Officeren gennemfører løbende audits, som sikrer, at lovgivningen efterleves i overensstemmelse med Naviairs koncepter, herunder også anti-korruption.

Naviair har løbende behov for at behandle personoplysninger og tager derfor også ansvar for, at behandlingen foregår i overensstemmelse med persondataloven. Derudover undersøges med jævne mellemrum omfanget og arten af Naviairs behandling af personoplysninger.

Slutteligt har Naviair som princip, at vi ikke tager imod gaver fra leverandører, samarbejdspartnere mv. Her oplever vi en udpræget høj moral blandt medarbejdere for at efterleve dette.

I lyset af ovenstående vurderes det ikke, at der er væsentlige risici for hverken Naviair eller for samfundet for bestikkelse eller korruption.

## God selskabsledelse

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

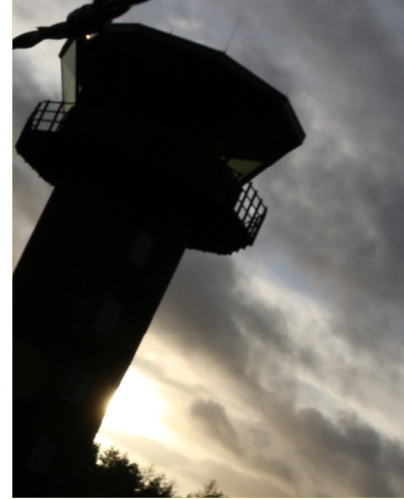
Vi tilrettelægger vores selskabsledelse således, at den er tilpasset såvel lovgivningen som virksomhedens karakter. Herudover er Naviair underlagt selskabsloven, årsregnskabsloven og anden relevant lovgivning med de fornødne tilpasninger, der gælder for Naviair. Naviair er også omfattet af offentlighedsloven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

Vi følger statens anbefalinger for god selskabsledelse, hvor det er relevant. Anbefalingerne omfatter retningslinjer for styringen af statslige virksomheder, herunder krav, forventninger og anbefalinger om virksomhedsledelse. Anbefalingerne er samlet på Finansministeriets hjemmeside [www.fm.dk](http://www.fm.dk). Endvidere følger vi de anbefalinger fra Komitéen for god Selskabsledelse, der – set i lyset af Naviairs særlige virksomhedsform – er relevante for Naviair således, som de er beskrevet på [www.corporategovernance.dk](http://www.corporategovernance.dk).

Bestyrelsen varetager Naviairs overordnede og strategiske ledelse samt fører tilsyn med direktionen. Bestyrelsens opgaver og ansvar fastlægges overordnet gennem en forretningsorden for bestyrelsen. Direktionen står for den daglige ledelse af Naviair og skal derved følge de retningslinjer og anvisninger, som bestyrelsen har angivet.

Bestyrelsen har ni medlemmer, hvoraf de seks er ministerudpegede – heraf er to kvinder og fire mænd. De øvrige tre bestyrelsesmedlemmer er medarbejdervalgte. Bestyrelsen besidder samlet set generelle erhvervs- og ledelsesmæssige kompetencer samt indsigt i luftfartsområdet og samfundsforhold. Der er etableret en årlig selvevalueringsprocedure for bestyrelsen. Bestyrelsens selvevaluering blev senest gennemført i december 2016.

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 kvartårlige møder med transport-, bygnings- og boligministeren 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 løbende den økonomiske udvikling – blandt andet gennem månedlige rapporter. Endvidere rapporterer direktionen løbende den økonomiske udvikling til bestyrelsen forud for hvert bestyrelsesmøde. Procedurer, regnskabsinstrukser mv. er beskrevet i Naviair Management System.

Bestyrelsen overvåger løbende regnskabsaflæggelsesprocessen, herunder blandt andet, at gældende lovgivning

overholdes, og at anvendt regnskabspraksis er relevant. Bestyrelsen har et internt revisionsudvalg med to medlemmer.

Ultimo 2016 bestod Naviairs ledelsesgruppe af 14 kvinder og 44 mænd. Kvinderne udgjorde dermed 24 procent af ledelsesgruppen.

Naviairs "Politik for at øge antallet af det underrepræsenterede køn i Naviairs ledelsesgrupper" har som mål, at kønsfordelingen i ledelsesgrupperne på sigt skal afspejle den generelle kønsfordeling i virksomheden på 30 procent kvinder og 70 procent mænd.

Ved de årlige medarbejdersamtaler lægger vi stor vægt på at opfordre medarbejdere til at søge lederstillinger og deltage i ledelsesforberedende kurser. I bestræbelserne på at få kvinder til at søge lederstillinger opfordrer vi endvidere alle med lederpotentiale til at overveje muligheden for en lederkarriere.

Som følge af vores særlige arbejdsopgaver er det en forudsætning for mange af vores ledere, at de har faglig indsigt i flyveledelse, for at de kan løse deres opgaver. Mange ledere må derfor nødvendigvis rekrutteres internt i virksomheden.

## Særlige risici

I Naviairs vurdering af overordnede risici for 2017 er der identificeret to områder, hvor risici vurderes som værende høj: Fortsat lav inflation og Aireon – kommercielle eller tekniske vanskeligheder.

En høj risiko betyder, at alvorlighed vurderes som høj og sandsynlighed vurderes som mellem eller omvendt.

For inflationsrisikoen gælder det, at EU's præstationsordning indebærer, at Naviairs indtægter reguleres i samme takt som forbrugerpriserne (inflationen). Da lønningerne imidlertid stiger kraftigere end priserne, kan lav inflation sætte Naviairs økonomi under pres. Dette pres kan forværres i RP2, hvis IMF's skøn for inflationen ligger på et markant højere niveau end den reelle inflation, og at denne forskel ikke i fuldt omfang er indregnet i Naviairs egen fremskrivning. For eksempel gælder det, at en fortsat inflation på 0,0 procent i resten af RP2 vil betyde en samlet indtægtsreduktion på 271,6 mio. kr. i perioden fra 2015 til 2019.

Naviair er i dialog med EU-Kommissionen om en løsning, som afbøder de værste konsekvenser af en eventuel meget lav inflation, og har tilrettelagt kapitalstrukturen således, at faldende



indtægter ikke vil true virksomhedens overlevelse. I 2016 har Naviair gennemført et spareprogram, som vil reducere Naviairs løbende omkostninger med op imod 25 mio. kr. årligt.

For Aireon gælder det, at der kan være tekniske risici forbundet med opsendelsen af satellitter, og at projektet derfor kan blive forsinket med en senere indtjening end forventet som følge. Samtidig er der en økonomisk risiko forbundet med indgåelse af kontrakter med virksomheder, som vil købe Aireons ydelser. Et mindre antal kontrakter end forventet vil medføre vanskeligheder med at opretholde den forventede indtjening. Imidlertid bidrager Naviair selv med en aktiv promovering af Aireon, og vi har samtidig sørget for en tilstrækkelig stærk kapitalstruktur, så risici forbundet med Aireon ikke vil true Naviairs overlevelse.

Naviairs hovedindtægter er direkte sammenhængende med omfanget af en route-trafik i dansk luftrum og trafikken til og fra de lufthavne, som vi betjener. Den største kommercielle risiko for Naviair er derfor knyttet til i et uventet fald i flytrafikken. Vores økonomi påvirkes alvorligt, når fx konjunkturer, ændringer i trafikmønstre, usædvanlige situationer, nye/øgede afgifter på luftfart eller konkurrencer hos luftfartsselskaber påvirker flytrafikken negativt.

Da Naviair til enhver tid skal være i stand til at opfylde kundernes kapacitetsbehov, kan vi ikke gennemføre meget hurtige reduktioner af vores omkostninger i situationer med bratte fald i vores indtægter. Det skyldes blandt andet, at vi på personalesiden er afhængige af specielt uddannede medarbejdere. Det er dyrt og tager gennemsnitligt op til tre år at uddanne flyveledere, så de kan få certifikat til at arbejde efter danske regler og procedurer.

Risikoen for negative konsekvenser af en midlertidig indtægtsnedgang imødegås dels ved en høj grad af omkostningsbevidsthed og dels ved at opretholde et solidt kapitalberedskab.

Naviair leverer flyvekontrol ved hjælp af tekniske systemer. Vi har sikret os mod tekniske nedbrud gennem etablering af solide backup-systemer på alle områder, og vi anser derfor ikke langvarige tekniske nedbrud som en alvorlig risiko.

Naviair har etableret et forsikringsprogram, hvor vi gennem relevante forsikringer afdækker væsentlige risici. Forsikringsbare risici er forsikret således, at eventuelle skader og ansvars pådragende handlinger ikke truer virksomheden økonomisk. Ud over lovpligtige forsikringer er der tegnet forsikring mod driftstab, produktansvar og særligt luftfartsansvar.

## Forventninger til 2017

Forventningerne til trafikudviklingen i 2017 er baseret på Eurocontrols seneste low-prognose fra september 2016. For En route – Danmark forventes en beskedent stigning i trafikken, mens der for TNC København forventes et svagt fald.

Indtægterne for En route – Danmark forventes at blive højere i 2017 end i 2016, dels som følge af forventningen om mere trafik og dels som følge af en stigning på 2,5 procent i Naviairs andel af en route-enhedsraten. Indtægterne for TNC København forventes at blive lidt lavere end i 2016, dels som følge af prisreduktionen på 1,0 procent og dels som følge af forventningen om mindre trafik end i 2016.

Som et resultat af Spareprogram 2016 forventes personaleomkostningerne at blive lavere end i 2016.

I 2017 forventes der en mindre stigning i den negative påvirkning fra "Regulering af over-/underdækning afgifter" i forhold til 2016 primært som følge af inflationsreguleringen.

Naviair forventer at opnå et resultat for 2017, som er bedre end resultatet for 2016.

# Naviairs ledelse

## Bestyrelse



**Anne Birgitte Lundholt (formand)**  
Formand for bestyrelsen i Bornholms Erhvervsfond og FOF Danmark. Medlem af bestyrelsen i Svaneke Bryghus A/S. Direktør, ABL ApS



**Helle Munkso**  
Overflyveleder  
Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem



**Michael Fleischer (næstformand)**  
Fhv. oberst og pilot i Flyvevåbnet. Formand for Bevtoft Købmand ApS



**Birthe Høegh Rask**  
Senior Vice President, Finance, Terma A/S.  
Medlem af bestyrelsen i Terma Aerostructures A/S



**Henrik Christoffersen**  
Overflyveleder  
Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem



**Uwe Teichert**  
Formand for bestyrelsen i Larsen og Ipsen Holding A/S og ASX 4078 ApS. Medlem af bestyrelsen i Arkitektgruppen A/S.



**Flemming Kim Hansen**  
Senior Engineer, ATM Systems  
Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem



**Kurt Thyregod-Nielsen**  
Administrerende direktør, Pingvino ApS. Formand for bestyrelsen i Gurli og Paul Madsens Fond. MBA



**Helge Mortensen**  
Fhv. minister

## Direktion

### Morten Peter Dambæk

Administrerende direktør  
Medlem af bestyrelsen i NUAC HB

### Søren Stahlfest Møller

Direktør, Økonomi & IT  
Medlem af bestyrelsen i NUAC HB, Entry Point North AB og SL-Fonden.

## Øvrige ledende medarbejdere

### Claus Skjærbæk

Trafikdirektør

### Bent Fog

Teknisk direktør

### Susanne Isaksen

International direktør

### Mikael Ericsson

Udviklingsdirektør

### Bo Pedersen

Kommunikationsdirektør

### Merete Lorents Sørensen

Personaledirektør

### Thorsten Elkjær

Driftsdirektør,  
Tower & Approach Services

### Anna Eva Villefrance

Driftsdirektør,  
Flight Information Services &  
Aeronautical Information Services

### Michael Thomsen

Juridisk direktør

# Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2016 for Naviair.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabsloven (regnskabsklasse D) samt de danske regnskabsvejledninger.

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

indeholder en retvisende redegørelse for de forhold, beretningen omhandler.

Årsrapporten indstilles til godkendelse.

København, den 16. marts 2017

## I direktionen

Morten Peter Dambæk  
Administrerende direktør

Søren Stahlfest Møller  
Direktør, Økonomi & IT

## I bestyrelsen

Anne Birgitte Lundholt  
Formand

Michael Fleischer  
Næstformand

Henrik Christoffersen \*

Flemming Kim Hansen \*

Helge Mortensen

Helle Munksø \*

Birthe Høegh Rask

Uwe Teichert

Kurt Thyregod-Nielsen

*\*) Medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer*

# De uafhængige revisorerers revisionspåtegning

Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet samt bestyrelsen i Naviair

## Revisionspåtegning på årsregnskabet

### Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for Naviair for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2016, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Årsregnskabet udarbejdes efter lov om den selvstændige offentlige virksomhed Naviair og årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Naviairs aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2016 samt af resultatet af Naviairs aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2016 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

### 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 god offentlig revisionsskik, idet revisionen udføres på grundlag af bestemmelserne i lov om den selvstændige offentlige virksomhed Naviair. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet".

Rigsrevisor er uafhængig af Naviair i overensstemmelse med rigsrevisorloven § 1, stk. 6 og den godkendte revi-

sor er uafhængig af Naviair i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's etiske regler) og de yderligere 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 årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med lov om den selvstændige offentlige virksomhed Naviair, årsregnskabsloven samt danske regnskabsvejledninger. 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 årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere Naviairs evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere Naviair, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

### Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om 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 god offentlig revisionsskik, 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 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 god offentlig revisionsskik, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Naviairs interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.

- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af 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 årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Naviair ikke længere kan fortsætte driften.
- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.

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

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

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

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i årsregnskabsloven. 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 regnskabsaflægningen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis; og at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af regnskabet.

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

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

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

København, d. 16. marts 2017

#### **Deloitte**

CVR: 33 96 35 56

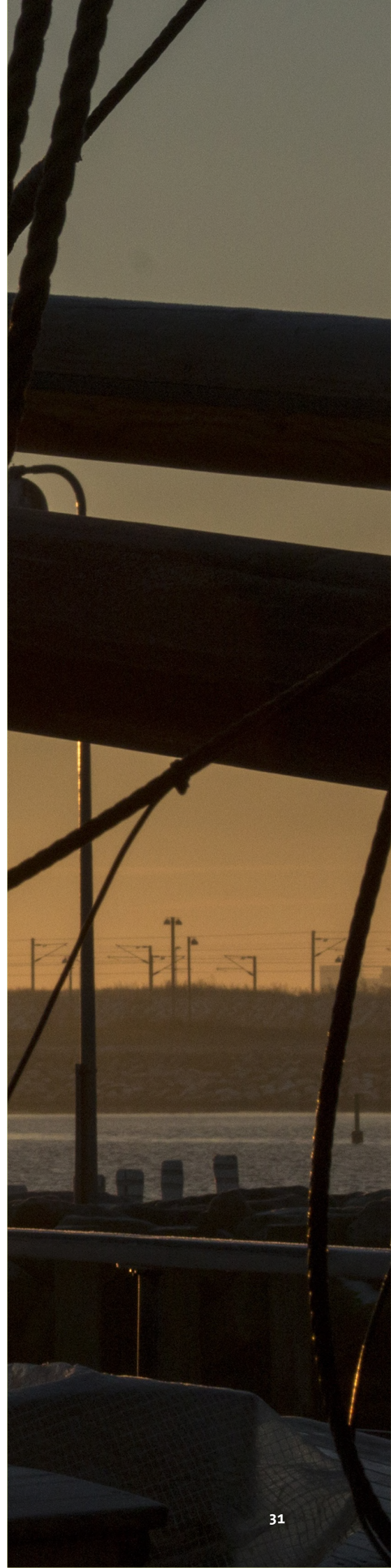
Erik Lynge Skovgaard Jensen  
Statsautoriseret revisor

#### **Rigsrevisionen**

CVR: 77 80 61 13

Lone Lærke Strøm  
Rigsrevisor

Malene Sau Lan Leung  
Kontorchef



# Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair for 2016 er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for regnskabsklasse D.

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

## Ændring til anvendt regnskabspraksis

Anvendt regnskabspraksis er på følgende område ændret i forhold til sidste år:

Naviairs primære lufttrafikstyringsystem, COOPANS, har tidligere været opført som produktionsanlæg under de materielle anlægsaktiver. Anlægget består af både hardware og software med forskellige levetider. Softwaredelen er fra og med 2016

reklassificeret til en ny anlægsklasse benævnt Lufttrafikstyringssystem under de immaterielle anlægsaktiver.

## Effekt af praksisændringen

Praksisændringen beskrevet ovenfor har nedenstående samlede beløbsmæssige indvirkning.

Ændringerne påvirker hverken levetider, årets resultat eller egenkapitalen. Bortset fra ovenstående er årsrapporten aflagt efter samme regnskabspraksis som sidste år.

### Beløbsmæssig effekt af praksisændringer

	Koncern		Modervirksomhed	
	2016	2015	2016	2015
(DKK 1.000)				
Produktionsanlæg og maskiner (reduceres)	-585.129	-605.600	-585.129	-605.600
Materielle anlægsaktiver under udførelse (reduceres)	-23.401	-23.007	-23.401	-23.007
Lufttrafikstyringssystem (øges)	585.129	605.600	585.129	605.600
Immaterielle anlægsaktiver under udførelse (øges)	23.401	23.007	23.401	23.007



## 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 valuta-

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

### Koncernregnskabet

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

### Konsolideringsprincipper

Koncernregnskabet udarbejdes på grundlag af regnskaber for moder-virksomheden og dens dattervirksomheder. Udarbejdelse af koncernregnskabet sker ved sammenlægning af regnskabsposter af ensartet karakter. Ved konsolideringen foretages eliminering af koncerninterne indtægter og omkostninger, interne mellemværender og udbytter samt fortjenester og tab ved transaktioner mellem de konsoliderede virksomheder. De regnskaber, der anvendes til

brug for konsolideringen, udarbejdes i overensstemmelse med koncernens regnskabspraksis.

I koncernregnskabet indregnes dattervirksomhedernes regnskabsposter 100 procent.

## Resultatopgørelse

### Nettoomsætning

Nettoomsætning relateret til flyvekontrol indregnes i resultatopgørelsen i den periode flyvningen har fundet sted. Øvrige indtægter indregnes, når levering til køber har fundet sted.

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

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

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

### Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter omfatter indtægter af sekundær karakter set i forhold til Naviars 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 tillæg og godtgørelser under acontoskatteordningen.

### Andre finansielle omkostninger

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

### Skat

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

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





## Balance

### Immaterielle anlægsaktiver

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

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

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

Immaterielle anlægsaktiver måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger. Der foretages lineære afskrivninger baseret på en vurdering af aktivernes forventede brugstid, som udgør 3-15 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 omkostninger 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 væsentligste bestanddele.

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



### **Kapitalandele i tilknyttede virksomheder**

#### *Modervirksomhed*

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

### **Kapitalandele i associerede virksomheder**

#### *Modervirksomhed*

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 indregnet under finansielle anlægsaktiver måles til kostpris.

### **Reguleringsmæssige over- og underdækninger**

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 nominal værdi. Såfremt ledelsen skønner, at det ikke er sandsynligt, at hele tilgodehavendet vil blive opkrævet hos brugerne, nedskrives dette til den lavere skønnede værdi af tilgodehavendet (genindvindingsværdi).

Naviair har to forretningsområder underlagt en sådan reguleringsmæssig prisregulering.

### **”Hvile-i-sig-selv”**

Udgangspunktet for opgørelsen består af forskellen mellem refusionsberettigede omkostninger og opkrævede afgifter/indtægter hos brugerne i henhold til aftaler med modparterne. Differencen indregnes som regulering til tidligere opkrævede afgifter/indtægter i efterfølgende år. For høje afgifter/indtægter sidestilles således med en gæld til brugerne (hensatte forpligtelser), og for lave afgifter/indtægter medfører en øget opkrævningsmulighed (tilgodehavende).

### **Tjenester reguleret i henhold til EU-præstationsordninger**

For en route-aktiviteter i Danmark og TNC København er Naviair siden 1. januar 2012 berettiget til at fremføre over-/underdækning i henhold til bestemmelserne ifølge EU-forordningen omkring præstationsordninger for leverandører af luftfartstjenester, herunder bestemmelserne omkring regulering af inflation og risikodeling vedrørende trafikudviklingen.

### **Tilgodehavender**

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominal 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.

### **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 fremførselsberettede skattemæssige underskud, indregnes i balancen med den værdi, aktivet forventes at kunne realiseres til, enten ved modregning i udskudte skatteforpligtelser eller som netto-skatteaktiver.

### **Andre finansielle forpligtelser**

Andre finansielle forpligtelser måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominal 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.

### **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 tjenestemandsløvens § 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.



# Resultatopgørelse

RESULTATOPGØRELSE 1. JANUAR - 31. DECEMBER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		2016	2015	2016	2015
Nettoomsætning	1	906.336	920.151	906.348	920.164
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	2	15.298	11.431	15.298	11.431
Andre driftsindtægter	3	305.577	294.508	305.577	294.508
Andre eksterne omkostninger	4	-177.890	-187.782	-177.706	-187.671
Personaleomkostninger	5	-580.824	-563.062	-580.824	-563.062
Af- og nedskrivninger	6	-94.286	-103.364	-94.286	-103.364
Andre driftsomkostninger	3	-307.672	-294.281	-307.672	-294.281
<b>Driftsresultat</b>		<b>66.539</b>	<b>77.601</b>	<b>66.735</b>	<b>77.725</b>
Indtægter af kapitalandele i associerede virksomheder		883	2.055	0	0
Finansielle indtægter	7	1.437	1.490	2.803	2.658
Finansielle omkostninger	8	-28.947	-44.100	-28.947	-44.100
<b>Resultat af ordinære aktiviteter før skat</b>		<b>39.912</b>	<b>37.046</b>	<b>40.591</b>	<b>36.283</b>
Skat af ordinært resultat	9	-21.664	-7.348	-17.198	-7.632
<b>Periodens resultat</b>	<b>10</b>	<b>18.248</b>	<b>29.698</b>	<b>23.393</b>	<b>28.651</b>

# Balance

AKTIVER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Erhvervede immaterielle rettigheder		4.042	1.454	4.042	1.454
Lufttrafikstyringsystem		585.129	605.600	585.129	605.600
Immaterielle anlægsaktiver under udførelse		23.446	26.791	23.446	26.791
<b>Immaterielle anlægsaktiver</b>	11	<b>612.617</b>	<b>633.845</b>	<b>612.617</b>	<b>633.845</b>
Grunde og bygninger		246.023	248.867	246.023	248.867
Produktionsanlæg og maskiner		167.253	172.945	167.253	172.945
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar		6.312	4.881	6.312	4.881
Materielle anlægsaktiver under udførelse		102.815	74.464	102.815	74.464
<b>Materielle anlægsaktiver</b>	12	<b>522.403</b>	<b>501.157</b>	<b>522.403</b>	<b>501.157</b>
Kapitalandele i tilknyttede virksomheder		0	0	75.500	75.500
Kapitalandele i associerede virksomheder		11.201	10.889	79	79
Andre værdipapirer og kapitalandele		160.962	103.457	0	0
<b>Finansielle anlægsaktiver</b>	13	<b>172.163</b>	<b>114.346</b>	<b>75.579</b>	<b>75.579</b>
<b>Anlægsaktiver</b>		<b>1.307.183</b>	<b>1.249.348</b>	<b>1.210.599</b>	<b>1.210.581</b>
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	14	163.542	159.143	163.124	159.143
Tilgodehavende hos tilknyttede virksomheder		0	0	128.198	29.608
Tilgodehavende hos associerede virksomheder		574	1.034	574	1.034
Andre tilgodehavender	15	9.471	18.301	9.468	18.288
Reguleringsmæssige underdækninger	16	2.043	18.409	2.043	18.409
Periodeafgrænsningsposter	17	34.407	33.565	34.407	33.565
<b>Tilgodehavender</b>		<b>210.037</b>	<b>230.452</b>	<b>337.814</b>	<b>260.047</b>
<b>Likvide beholdninger</b>		<b>66.587</b>	<b>123.818</b>	<b>30.307</b>	<b>123.632</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>		<b>276.624</b>	<b>354.270</b>	<b>368.121</b>	<b>383.679</b>
<b>Aktiver</b>		<b>1.583.807</b>	<b>1.603.618</b>	<b>1.578.720</b>	<b>1.594.260</b>



PASSIVER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Ansvarlig kapital		600.000	600.000	600.000	600.000
Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode		11.122	10.809	0	0
Overført resultat		355.665	338.300	362.871	339.478
<b>Egenkapital</b>		<b>966.787</b>	<b>949.109</b>	<b>962.871</b>	<b>939.478</b>
Udskudt skat	18	65.571	57.335	64.426	57.619
Hensættelser til reguleringsmæssige overdækninger	19	97.391	73.380	97.391	73.380
<b>Hensatte forpligtelser</b>		<b>162.962</b>	<b>130.715</b>	<b>161.817</b>	<b>130.999</b>
Ansvarlig lånekapital	20	200.000	336.600	200.000	336.600
<b>Langfristede gældsforpligtelser</b>		<b>200.000</b>	<b>336.600</b>	<b>200.000</b>	<b>336.600</b>
Leverandører af varer og tjenesteydelser		43.447	33.995	43.421	33.984
Gæld til associerede virksomheder		525	766	525	766
Skyldig selskabsskat		6.562	0	6.562	0
Anden gæld	21	162.219	121.535	162.219	121.535
Periodeafgrænsningsposter		41.305	30.898	41.305	30.898
<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>		<b>254.058</b>	<b>187.194</b>	<b>254.032</b>	<b>187.183</b>
<b>Gældsforpligtelser</b>		<b>454.058</b>	<b>523.794</b>	<b>454.032</b>	<b>523.783</b>
<b>Passiver</b>		<b>1.583.807</b>	<b>1.603.618</b>	<b>1.578.720</b>	<b>1.594.260</b>
Eventualforpligtelser	22				
Nærtstående parter og ejerforhold	23				
Begivenheder efter balancedagen	24				

# Egenkapitalopgørelse

EGENKAPITALOPGØRELSE (DKK 1.000)	Koncern				Modervirksomhed		
	Ansvarlig kapital	Reserve for netto-opskrivning efter indre værdis metode	Overført resultat	I alt	Ansvarlig kapital	Overført resultat	I alt
Egenkapital 1. januar 2016	600.000	10.809	338.300	949.109	600.000	339.478	939.478
Valutakursreguleringer	0	-570	0	-570	0	0	0
Årets resultat	0	883	17.365	18.248	0	23.393	23.393
<b>Egenkapital 31. december 2016</b>	<b>600.000</b>	<b>11.122</b>	<b>355.665</b>	<b>966.787</b>	<b>600.000</b>	<b>362.871</b>	<b>962.871</b>

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

# Pengestrømsopgørelse

PENGESTRØMSOPGØRELSE 1. JANUAR - 31. DECEMBER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		2016	2015	2016	2015
Driftsresultat		66.539	77.601	66.735	77.725
Af- og nedskrivninger		101.588	107.306	101.588	107.306
Andre hensatte forpligtelser		24.011	-9.383	24.011	-9.383
Ændring i arbejdskapital	25	80.714	-6.240	-19.286	-25.675
<b>Pengestrømme vedrørende primær drift</b>		<b>272.852</b>	<b>169.284</b>	<b>173.048</b>	<b>149.973</b>
Modtagne finansielle indtægter		1.437	1.490	2.803	2.658
Betalte finansielle omkostninger		-28.947	-44.100	-28.946	-44.100
Betalt selskabsskat		-6.862	-6.544	-2.024	-6.544
<b>Pengestrømme vedrørende drift</b>		<b>238.480</b>	<b>120.130</b>	<b>144.881</b>	<b>101.987</b>
Køb af immaterielle anlægsaktiver		-25.003	-3.349	-25.003	-3.349
Køb af materielle anlægsaktiver		-76.603	-67.056	-76.603	-67.056
Køb af finansielle anlægsaktiver		-57.505	-19.337	0	0
<b>Pengestrømme vedrørende investeringer</b>		<b>-159.111</b>	<b>-89.742</b>	<b>-101.606</b>	<b>-70.405</b>
Afdrag på ansvarlig lånekapital		-136.600	-200.000	-136.600	-200.000
<b>Pengestrømme vedrørende finansiering</b>		<b>-136.600</b>	<b>-200.000</b>	<b>-136.600</b>	<b>-200.000</b>
<b>Ændring i likvider</b>		<b>-57.231</b>	<b>-169.612</b>	<b>-93.325</b>	<b>-168.418</b>
Likvider primo		123.818	293.430	123.632	292.050
<b>Likvider ultimo</b>		<b>66.587</b>	<b>123.818</b>	<b>30.307</b>	<b>123.632</b>



*Uden for Naviairs kontrolcentral i Kastrup.  
Kontrolcentralen håndterede 646.902 operationer  
i 2016.*



# Noter

## 1 Nettoomsætning

(DKK. 1.000)

	Koncern		Modervirksomhed	
	2016	2015	2016	2015
En route – Danmark, afgifter	616.128	607.619	616.128	607.619
TNC København, afgifter	175.994	168.865	175.994	168.865
Provinslufthavne	49.205	47.238	49.205	47.238
Nordatlanten, afgifter	39.830	39.772	39.830	39.772
Statsfinansierede områder	36.304	34.714	36.304	34.714
Salg af varer og tjenesteydelser i øvrigt	29.252	29.346	29.264	29.359
Regulering af over-/underdækning afgifter	-40.377	-7.403	-40.377	-7.403
	<b>906.336</b>	<b>920.151</b>	<b>906.348</b>	<b>920.164</b>

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

(DKK. 1.000)

	Koncern		Modervirksomhed	
	2016	2015	2016	2015
Aktiveret direkte løn	14.004	10.511	14.004	10.511
Aktiverede indirekte produktionsomkostninger	1.294	920	1.294	920
	<b>15.298</b>	<b>11.431</b>	<b>15.298</b>	<b>11.431</b>

## 3 Andre driftsindtægter og andre driftsomkostninger

Andre driftsindtægter omfatter ydelser leveret til NUAC HB i henhold til leveringskontrakt. Herunder primært udlån af medarbejdere til NUAC HB. Andre driftsomkostninger omfatter ydelser leveret fra NUAC HB i henhold til leveringskontrakt, herunder primært drift af kontrolcentralen i Kastrup samt operationel support relateret hertil.

## 4 Andre eksterne omkostninger

(DKK. 1.000)

	Koncern		Modervirksomhed	
	2016	2015	2016	2015
Øvrige omkostninger	177.890	187.782	177.706	187.671
	<b>177.890</b>	<b>187.782</b>	<b>177.706</b>	<b>187.671</b>

Honorar til revisorer valgt på virksomhedsmøde:

Deloitte, lovpligtig revision	412	369	386	344
Deloitte, rådgivningsydelser	408	226	408	226
Deloitte, andre erklæringer med sikkerhed	76	30	76	30
Rigsrevisionen, lovpligtig revision	365	377	365	377
	<b>1.261</b>	<b>1.002</b>	<b>1.235</b>	<b>977</b>

**5 Personalemkostninger***(DKK. 1.000)*

	<i>Koncern</i>		<i>Modervirksomhed</i>	
	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Løn og gager	494.037	477.605	494.037	477.605
Pensioner	84.764	83.365	84.764	83.365
Andre omkostninger til social sikring	2.023	2.092	2.023	2.092
	<b>580.824</b>	<b>563.062</b>	<b>580.824</b>	<b>563.062</b>

Herudaf udgør vederlag til direktion og bestyrelse:

Løn til direktion	2.921	2.762	2.921	2.762
Pension til direktion	567	485	567	485
Bestyrelsehonorar	1.359	1.200	1.359	1.200
	<b>4.847</b>	<b>4.447</b>	<b>4.847</b>	<b>4.447</b>

Den samlede løn og pension udgør for den administrerende direktør 2.093 TDKK, og for direktøren for økonomi og IT 1.395 TDKK. Bestyrelsesformandens vederlag udgør 324 TDKK, næstformandens udgør 216 TDKK og øvrige medlemmers vederlag udgør 108 TDKK. Herudover udgør vederlag til medlemmer af revisionsudvalget i alt 97 TDKK.

<b>Gennemsnitligt antal beskæftigede medarbejdere</b>	<b>646</b>	<b>637</b>	<b>646</b>	<b>637</b>
-------------------------------------------------------	------------	------------	------------	------------

**6 Af- og nedskrivninger***(DKK. 1.000)*

	<i>Koncern</i>		<i>Modervirksomhed</i>	
	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Erhvervede immaterielle anlægsaktiver	1.921	2.564	1.921	2.564
Lufttrafikstyringssystem	44.310	45.958	44.310	45.958
Grunde og bygninger	16.613	19.126	16.613	19.126
Produktionsanlæg og maskiner	36.248	36.449	36.248	36.449
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	2.496	3.209	2.496	3.209
Udbetalt bankgaranti vedr. nedskrivning af overvågningsudstyr	-5.700	0	-5.700	0
Offentlige tilskud vedr. anlægsprojekter	-1.602	-3.942	-1.602	-3.942
	<b>94.286</b>	<b>103.364</b>	<b>94.286</b>	<b>103.364</b>

Af de samlede af- og nedskrivninger på produktionsanlæg og maskiner i 2016 på 36.248 TDKK udgør 6.255 TDKK nedskrivninger. Af disse nedskrivninger vedrører 5.700 TDKK nedskrivning af overvågningsudstyr, som til gengæld modsvares af udbetalt bankgaranti.

**7 Finansielle indtægter***(DKK. 1.000)*

	<i>Koncern</i>		<i>Modervirksomhed</i>	
	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Valutakursgevinster	1.303	1.257	1.303	1.257
Renteindtægter tilknyttede virksomheder	0	0	1.366	1.168
Renteindtægter associerede virksomheder	2	2	2	2
Andre renteindtægter	132	157	132	157
Ikke-skattepligtige renter og procenttillæg	0	74	0	74
	<b>1.437</b>	<b>1.490</b>	<b>2.803</b>	<b>2.658</b>

<b>8</b>	<b>Finansielle omkostninger</b> <i>(DKK. 1.000)</i>	<b>Koncern</b>		<b>Modervirksomhed</b>	
		<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
	Valutakurstab	2.380	1.833	2.380	1.833
	Øvrige renteomkostninger	31.385	47.690	31.385	47.690
	Aktivering af byggerenter	-4.818	-5.423	-4.818	-5.423
		<b>28.947</b>	<b>44.100</b>	<b>28.947</b>	<b>44.100</b>
<b>9</b>	<b>Skat af årets resultat</b> <i>(DKK. 1.000)</i>	<b>Koncern</b>		<b>Modervirksomhed</b>	
		<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
	Årets aktuelle skat	8.586	0	8.930	0
	Betalt skat i USA	4.838	0	0	0
	Ændring af udskudt skat vedrørende tidligere år	8.236	7.351	6.806	7.635
	Regulering af skat vedrørende tidligere år	4	-3	1.462	-3
		<b>21.664</b>	<b>7.348</b>	<b>17.198</b>	<b>7.632</b>
<b>10</b>	<b>Forslag til resultatdisponering</b> <i>(DKK. 1.000)</i>	<b>Koncern</b>		<b>Modervirksomhed</b>	
		<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
	Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode	883	2.055	0	0
	Overført resultat	17.365	27.643	23.393	28.651
		<b>18.248</b>	<b>29.698</b>	<b>23.393</b>	<b>28.651</b>



<b>11 Immaterielle anlægsaktiver</b> (DKK. 1.000)	Erhvervede immaterielle rettigheder	Lufttrafikstyrings-system	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	I alt	
Kostpris 1. januar 2016	16.201	0	3.784	19.985	
Reklassifikation af lufttrafikstyringssystem primo	0	851.735	23.007	874.742	
Tilgang i årets løb	725	5.441	18.837	25.003	
Afgang i årets løb	0	-7.626	0	-7.626	
Overførsler	3.784	18.398	-22.182	0	
<b>Kostpris 31. december 2016</b>	<b>20.710</b>	<b>867.948</b>	<b>23.446</b>	<b>912.104</b>	
Af- og nedskrivninger 1. januar 2016	14.747	0	0	14.747	
Reklassifikation af lufttrafikstyringssystem primo	0	246.135	0	246.135	
Årets afskrivninger	1.921	44.310	0	46.231	
Afgang i årets løb	0	-7.626	0	-7.626	
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2016</b>	<b>16.668</b>	<b>282.819</b>	<b>0</b>	<b>299.487</b>	
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2016</b>	<b>4.042</b>	<b>585.129</b>	<b>23.446</b>	<b>612.617</b>	
Heraf aktiverede finansieringsomkostninger	0	29.702	1.116	30.818	
<b>12 Materielle anlægsaktiver</b> (DKK. 1.000)	Grunde og bygninger	Produktions-anlæg og maskiner	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	Materielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
Kostpris 1. januar 2016	565.970	1.511.942	29.902	97.471	2.205.285
Reklassifikation af lufttrafikstyringssystem primo	0	-851.735	0	-23.007	-874.742
Tilgang i årets løb	3.930	21.441	1.862	49.370	76.603
Afgang i årets løb	-2.308	-100.712	-9.687	0	-112.707
Overførsler	9.839	9.115	2.065	-21.019	0
<b>Kostpris 31. december 2016</b>	<b>577.431</b>	<b>590.051</b>	<b>24.142</b>	<b>102.815</b>	<b>1.294.439</b>
Af- og nedskrivninger 1. januar 2016	317.103	733.397	25.021	0	1.075.521
Reklassifikation af lufttrafikstyringssystem primo	0	-246.135	0	0	-246.135
Årets afskrivninger	16.613	29.993	2.496	0	49.102
Årets nedskrivninger på udrangerede aktiver	0	6.255	0	0	6.255
Afgang i årets løb	-2.308	-100.712	-9.687	0	-112.707
<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2016</b>	<b>331.408</b>	<b>422.798</b>	<b>17.830</b>	<b>0</b>	<b>772.036</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2016</b>	<b>246.023</b>	<b>167.253</b>	<b>6.312</b>	<b>102.815</b>	<b>522.403</b>
Heraf aktiverede finansieringsomkostninger	70	3.551	0	11.410	15.031

Med undtagelse af enkelte bygninger til en samlet bogført værdi på 10,1 mio. kr. ultimo 2016, 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 150,2 mio. kr. ultimo 2016 af bygninger på lejet grund. Herunder hele Naviairhuset med kontrolcentral, simulatorbygninger og administration placeret i Maglebylille samt kontroltårnet i Københavns Lufthavn, Kastrup. Alle disse bygninger er placeret på grund tilhørende Københavns Lufthavn A/S.

### 13 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 asso- cierede virksom- heder	I alt
(DKK. 1.000)						
Kostpris 1. januar 2016	79	103.457	103.536	75.500	79	75.579
Tilgang i årets løb	0	57.505	57.505	0	0	0
<b>Kostpris 31. december 2016</b>	<b>79</b>	<b>160.962</b>	<b>161.041</b>	<b>75.500</b>	<b>79</b>	<b>75.579</b>
Opskrivninger 1. januar 2016	10.809	0	10.809	0	0	0
Valutakursreguleringer	-570	0	-570	0	0	0
Andel af årets resultat	883	0	883	0	0	0
<b>Opskrivninger 31. december 2016</b>	<b>11.122</b>	<b>0</b>	<b>11.122</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2016</b>	<b>11.201</b>	<b>160.962</b>	<b>172.163</b>	<b>75.500</b>	<b>79</b>	<b>75.579</b>

	Hjemsted	Retsform	Ejerandel	Egenkapital	Resultat
				31. december 2016	2016
(DKK. 1.000)					
<i>Kapitalandele i tilknyttede virksomheder omfatter:</i>					
Naviar Surveillance A/S	København	A/S	100 %	68.294	-6.028
<i>Kapitalandele i associerede virksomheder omfatter:</i>					
Entry Point North AB	Malmø-Sturup	AB	25 %	43.507	3.224
NUAC HB	Malmø	HB	50 %	746	221

#### Andre værdipapirer og kapitalandele

I februar 2014 indgik Naviar gennem et 100 % ejet datterselskab, Naviar Surveillance A/S, aftale om køb af i alt 6,0 % af andelen i det amerikanske selskab Aireon Limited Liability Company, som har hjemsted i Delaware, USA. Prisen for de 6,0 % kapitalandele i Aireon LLC er aftalt til 29,4 mio. USD fordelt på i alt fire trancher. Der er pr. 31. december 2016 betalt 26,5 mio. USD (ca. 161 mio. kr.) for 4,14 %. Sidste rate forfalder i 2017. Aireon LLC er et samarbejde mellem et telekommunikationsselskab og – foruden Naviar – tre andre lufttrafikstyringsselskaber, som i løbet af de kommende år vil etablere verdens første satellitbaserede fuldt globalt dækkende overvågningssystem til luftfarten.

Kapitalandelene indregnes i årsrapporten til kostpris.

Der vurderes at være følgende risici knyttet til investeringen:

- At den tekniske løsningsmodel bliver overhalet af en anden teknisk løsningsmodel, inden systemet sættes i drift.
- At den tekniske løsningsmodel ikke fungerer som tiltænkt.
- At datasalget ikke når det forventede niveau.
- At der ikke opnås bridgfinansiering på kort og/eller lang sigt.
- At der sker yderligere forsinkelse.

Til ovenstående risici skal der knyttes følgende bemærkninger:

Aireon har alene indgået foreløbige aftaler om datasalg. Endelige aftaler om datasalg forventes først indgået i forbindelse med systemets idriftsættelse. Der eksisterer en risiko for, at det forventede antal endelige aftaler ikke bliver indgået, eller bliver indgået med forsinkelse.

Der eksisterer en risiko for, at systemet ikke vil kunne tages i drift til tiden. I et projekt af denne størrelse og kompleksitet vil der

dog altid være en risiko for tekniske problemer.

Aireons likviditet har været under pres som følge af forsinkelse af opsendelse af satellitter. Ejerne har som følge heraf fremrykket betaling af tranche 3 fra 2017 til 2016. Aireon arbejder p.t. på at foretage en kortfristet bridgefinansiering og en efterfølgende langsigtet finansiering. Arbejdet med bridgefinansieringen sker sammen med en større international bank. Med en bridgefinansiering forventes Aireon at have tilstrækkelig kapital frem til systemets idriftsættelse. Yderligere forsinkelse kan sætte Aireons likviditet under pres, hvilket kan kræve yderligere bridgefinansiering.

Naviar Surveillance A/S er 100 % egenkapital- og lånefinansieret af moderselskabet Naviar. Et eventuelt tab på investeringen i Aireon LLC vil således påvirke resultatopgørelsen og egenkapitalen i både Naviar Surveillance A/S, moderselskabet og koncernen negativt. Naviar vurderer på nuværende tidspunkt, at investeringen vil give et afkast og vurderer derfor ikke, at der er et nedskrivningsbehov relateret til investeringen pr. 31. december 2016.

Der henvises til ledelsesberetningen side 14-16 for nærmere beskrivelse af Aireon.

14 Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser (DKK. 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Tilgodehavender fra salg af varer og tjenesteydelser, brutto	173.147	170.841	172.729	170.841
Hensættelse til imødegåelse af forventet tab	-9.605	-11.698	-9.605	-11.698
	<b>163.542</b>	<b>159.143</b>	<b>163.124</b>	<b>159.143</b>

15 Andre tilgodehavender (DKK. 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Moms og afgifter	5.160	3.857	5.157	3.844
Øvrige tilgodehavender	4.311	14.444	4.311	14.444
	<b>9.471</b>	<b>18.301</b>	<b>9.468</b>	<b>18.288</b>

16 Reguleringsmæssige underdækninger (DKK. 1.000)	En route – Danmark	Tårnkontrol	I alt
	Reguleringsmæssige underdækninger 1. januar 2016	17.034	1.375
Årets regulering	-17.034	668	-16.366
<b>Reguleringsmæssige underdækninger 31. december 2016</b>	<b>0</b>	<b>2.043</b>	<b>2.043</b>
Heraf forventes opkrævet inden for 1 år	0	906	906
Hensættelser til reguleringsmæssige overdækninger 1. januar 2016	0	73.380	73.380
Årets regulering	20.251	3.760	24.011
<b>Hensættelser til reguleringsmæssige overdækninger 31. december 2016</b>	<b>20.251</b>	<b>77.140</b>	<b>97.391</b>
Heraf forventes tilbageført inden for 1 år	14.616	22.093	36.709
<b>Årets samlede regulering</b>	<b>-37.285</b>	<b>-3.092</b>	<b>-40.377</b>

17 Periodeafgrænsningsposter (DKK. 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Forudbetalt løn	28.565	27.882	28.565	27.882
Øvrige periodeafgrænsningsposter	5.842	5.683	5.842	5.683
	<b>34.407</b>	<b>33.565</b>	<b>34.407</b>	<b>33.565</b>

18 Udskudt skat (DKK. 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Udskudt skat hviler på følgende poster:				
Materielle anlægsaktiver	73.332	73.332	73.332	73.332
Fremført fradragbegrænsning, renter mv.	3.188	-3.599	3.188	-3.599
Over-/underdækning afgifter	-12.094	-12.094	-12.094	-12.094
Fremførbart skattemæssigt underskud	1.145	-304	0	-20
	<b>65.571</b>	<b>57.335</b>	<b>64.426</b>	<b>57.619</b>

Udskudt skat pr. 31. december 2016 er afsat med 22 % svarende til den aktuelle skattesats.

19 Hensættelser til reguleringsmæssige overdækninger (DKK. 1.000)	En route – Danmark	Tårnkontrol	I alt
Reguleringsmæssige underdækninger 1. januar 2016	17.034	1.375	18.409
Årets regulering	-17.034	668	-16.366
<b>Reguleringsmæssige underdækninger 31. december 2016</b>	<b>0</b>	<b>2.043</b>	<b>2.043</b>
Heraf forventes opkrævet inden for 1 år	0	906	906
Hensættelser til reguleringsmæssige overdækninger 1. januar 2016	0	73.380	73.380
Årets regulering	20.251	3.760	24.011
<b>Hensættelser til reguleringsmæssige overdækninger 31. december 2016</b>	<b>20.251</b>	<b>77.140</b>	<b>97.391</b>
Heraf forventes tilbageført inden for 1 år	14.616	22.093	36.709
<b>Årets samlede regulering</b>	<b>-37.285</b>	<b>-3.092</b>	<b>-40.377</b>

## 20 Ansvarlig lånekapital

Ansvarlig lånekapital er et stående lån til staten ved Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Der er afdragsfrihed i 10 år fra låneoptagelsen i 2010, hvorefter der skal afdrages på lånet i det omfang Naviairs bestyrelse ud fra en samlet vurdering af den økonomiske stilling, likviditet og omfanget af ikke-efterslåede gældsforpligtelser til den tid skønner at tilbagebetaling af lånet vil være forsvarligt. Lånet har en fast rente på 9 % 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.

## 21 Anden gæld

(DKK. 1.000)

	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Feriepengeforpligtelser	84.824	84.978	84.824	84.978
Skyldig løn, A-skat, sociale bidrag m.m.	44.308	33.439	44.308	33.439
Andre skyldige omkostninger	33.087	3.118	33.087	3.118
	<b>162.219</b>	<b>121.535</b>	<b>162.219</b>	<b>121.535</b>

## 22 Eventualforpligtelser

Der påhviler Naviair en forpligtelse på maksimalt 1,1 mia. kr. vedrørende tjenestemandspensionslovens § 32 om rådighedsløn for tjenestemænd samt overenskomstansatte på særlige vilkår. Forpligtelsen består af 3 måneders løn i opsigelsesperioden og 3 års løn inklusive pension.

Naviair har sammen med sin svenske søstervirksomhed, LFV, etableret et fællesjet interessentskab, NUAC HB. Interessentskabet ejes ligeligt mellem Naviair og LFV. Parterne hæfter solidarisk og direkte for de forpligtelser, interessentskabet påtager sig.

### 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens designering af Naviair af 25. oktober 2010 og i henhold til aftaler med danske lufthavne. Herudover har Naviair indgået kontrakter om drift og vedligeholdelse af luftfartsrelaterede systemer og udstyr med danske lufthavne og andre danske udøvere af luftfartstjenester.

Inden for området materielle anlægsaktiver under udførelse har Naviair indgået kontrakter om opgradering af Naviairs ATM-system og anskaffelse af luftfartsrelateret udstyr og systemer i størrelsesordenen 93 mio. kr. Den resterende betalingsforpligtelse i henhold til disse kontrakter udgør i størrelsesordenen 66 mio. kr.

Naviair er gennem Naviair Surveillance A/S indtrådt som medejer i Aireon LLC, USA og vil i 2017 erhverve den sidste del af i alt 6,0 procent af ejerandelene svarende til et samlet indskud på ca. 180 mio. kr. Af det samlede indskud har Naviair Surveillance A/S ultimo 2016 erlagt 161,0 mio. kr. svarende til en ejerandel på 4,14 procent.

## 23 Nærtstående parter og ejerforhold

## Grundlag

### Bestemmende indflydelse

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
DK 1220 København K

Ejer, 100 %

### Øvrige nærtstående parter

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, DK 2300 København S

Tilsynsmyndighed

NUAC HB

Associeret virksomhed

Entry Point North AB

Associeret virksomhed

Naviar Surveillance A/S

Tilknyttet virksomhed

Forsvaret

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

Bestyrelse og direktion

Ledelseskontrol

*Om Naviars transaktioner med bestyrelse og direktion henvises til noten med personaleomkostninger.*

*Naviar har optaget et ansvarligt lån hos Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, som beskrevet i noten om ansvarlig lånekapital.  
Alle transaktioner med nærtstående parter er sket på markedsvilkår.*

## 24 Begivenheder efter balancedagen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter regnskabsårets udløb, som påvirker det retvisende billede af årets resultat samt balancen pr. 31. december 2016.

## 25 Pengestrømsopgørelse – ændring i arbejdskapital

(DKK. 1.000)

	Koncern		Modervirksomhed	
	2016	2015	2016	2015
Ændringer i tilgodehavender mv.	20.068	4.042	-79.573	-15.383
Ændring i gældsforpligtelser mv.	60.646	-10.282	60.287	-10.292
	<b>80.714</b>	<b>-6.240</b>	<b>-19.286</b>	<b>-25.675</b>



# NAVIAIR

*Air Navigation Services*

**Naviair**

Naviair Allé 1

DK 2770 Kastrup

T +45 3247 8000

F +45 3247 8800

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

*Årsrapport 2016 er udgivet af Naviair i april 2017.*

**Forsidebillede:**

*Airbus 321 på indflyvning til bane 22L på Københavns Lufthavn, Kastrup.*

*Foto: Communications & Public Affairs og Jesper Berg*

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

**Årsrapport 2016**

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