

# Årsrapport 2019

---



Dirigent: Thomas Ilsoe Andersen  
Dato for godkendelse: 26. marts 2020

## Indhold

Virksomhedsoplysninger . . . . .	2
Vores strategi . . . . .	4
Ledelsesberetning . . . . .	7
Naviairs ledelse . . . . .	22
Ledelsespåtegning . . . . .	23
De uafhængige revisorers revisionspåtegning . . . . .	25
Anvendt regnskabspraksis . . . . .	29
Resultatopgørelse . . . . .	35
Balance . . . . .	36
Egenkapitalopgørelse . . . . .	38
Pengestrømsopgørelse . . . . .	39
Noter . . . . .	40

## Virksomhedsoplysninger

### Naviair

Naviair Allé 1  
DK 2770 Kastrup

CVR-nr.: 26059763

Hjemsted: Kastrup

Regnskabsår: 01.01.2019-31.12.2019

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

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

### Bestyrelse

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

*\*) Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem*

*\*\*\*) Medlem af bestyrelsens revisionsudvalg*

### Direktion

Carsten Fich, Administrerende direktør  
Søren Stahlfest Møller, Viceadministrerende direktør & CFO

### Revisorer

PricewaterhouseCoopers  
Strandvejen 44  
DK 2900 Hellerup

Rigsrevisionen  
Landgreven 4  
DK 1301 København

# Virksomhedsoplysninger

## Koncernstruktur

pr. 31. december 2019

### Modervirksomhed

Naviair

### Konsoliderede dattervirksomheder

Naviair Surveillance A/S  
(100 % ejerandel)

Naviair Surveillance USA LLC  
(100 % ejerandel)

### Andre værdipapirer og kapitalandele

Aireon Holdings LLC  
(4,4 % ejerandel)

### Associeret virksomhed

Entry Point North AB  
(33,3 % ejerandel)

## Naviairs kerneaktiviteter



### Flyveledelse i det danske luftrum

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

Fra kontroltårnet i København leverer vi tårnkontrolltjeneste.

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



### Flyveinformations-tjeneste i Danmark og Nordatlanten

Fra kontrolcentralen i København leverer vi flyveinformations-tjeneste og briefingtjeneste.

Fra kontrolcentralen i Nuuk leverer vi flyveinformationstjeneste og briefingtjeneste.

Fra tårnet på Vågar på Færøerne leverer vi flyvepladsflyveinformationstjeneste.



### AIS (Aeronautical Information Service)

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



### Teknisk drift og vedligehold

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

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

# Vores strategi

I februar 2019 vedtog bestyrelsen Naviairs nye strategi, som blev døbt "Rejsen 2023".

Strategien skal sikre, at vi bliver endnu bedre til at fremme mobilitet og tilgængelighed i luftrummet, samtidig med at vi understøtter vækst og sikkerhed i Danmark. Vores ambition er at fastholde alle de styrker og gode egenskaber, som allerede findes i Naviair og på grundlag af dem udvikle os og udnytte de mange nye muligheder omkring os til at udvikle virksomheden.

Naviair står over for en række spændende udfordringer i de kommende år:

- Vi skal opretholde vores kapacitet, så vi kan fortsætte med at afvikle flytrafikken uden forsinkelser i dansk luftrum og samtidig yde den sædvanlige høje service til vores kunder. Det skal ske, uden at vores omkostninger stiger, selv om der kommer en forventet vækst i flytrafikken på 9-10 procent i strategiperioden.
- Vi skal opfylde kravene fra EU om at nedbringe vores enhedsomkostninger med cirka 10 procent i perioden frem til 2024.
- Vi vil investere i nye aktiviteter.
- Vi skal etablere et system, som sikrer, at den forventede intensive dronetrafik i fremtiden kan afvikles sikkert og effektivt, mens den integreres med den traditionelle flytrafik.
- Vi vil fokusere målet på at opfylde FN's Verdensmål og både forbedre vores egen bæredygtighed og medvirke til at fremme bæredygtig luftfart.

## Naviairs mission og vision

### Naviairs mission

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

### Naviairs vision

#### Vi udfordrer

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

#### Vi udvikler

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



For at komme i mål med vores strategi har vi opstillet fem pejlemærker, der definerer de områder, strategien fokuserer på. Vi har også defineret en "Operating Model", som beskriver sammenhængen mellem strategien og den måde, vi strukturerer, fordele ansvar, træffer beslutninger og agerer i dagligdagen.

Vores pejlemærker er brudt op i en række initiativer, som vi har en ambition om at udmønte i perioden frem til 2023.

Initiativerne skal blandt andet medvirke til, at vi inden for vores kerneforretning udvikler et kundeprogram, optimerer vores driftsmodel, tilpasser sikkerhedskulturen til fremtidens komplekse trafik og effektiviserer vores supportaktiviteter. For at udvide vores kerneforretning vil vi blandt

andet arbejde på at indføre Remote Tower Service (fjernstyret tårnkontrol) i provinslufthavnene, styrke vores samarbejde med Forsvaret og styrke vores aktiviteter i Grønland.

For at udvide vores bæredygtige adfærd har vi etableret en miljøorganisation, som skal styrke både indsatsen i vores egen virksomhed og arbejde for at fremme bæredygtigheden inden for luftfarten på de områder, hvor vi kan spille en rolle.

Vi har etableret en droneafdeling, som skal indfri vores ambition om at opbygge en velfungerende platform for styring af dronetrafik i Danmark over de kommende år.

Endelig er det vores ambition at samle den store viden, som Naviair sidder inde med om lufttrafikstyring og luftrummet, så vi bliver det nationale videnscenter, som både kunder og andre aktører kan trække på til fordel for vækst og velfærd i Danmark.

I Naviair  
fokuseres altid  
på kapacitet,  
sikkerhed og en  
sund økonomi.

## Naviairs pejlemærker og Operating Model

### Naviairs 5 pejlemærker

#### Stærkere kerne

Levere højere tilfredshed, sikkerhed og kapacitet til lavere enhedsomkostninger

#### Udvidet kerne

Fokuseret vækst af kerneforretningen inden for udvalgte optioner

#### Bæredygtig omstilling

Forbedre Naviairs egen bæredygtighed og fremme bæredygtig luftfart

#### Infrastruktur for droner

Udvikle og drive UTM i Danmark for at muliggøre væksten af droner

#### Vision for dansk luftrum

Udvikle rollen som forvalter af Danmarks luftrumsinfrastruktur

### Operating Model

Organisation & kompetencer

Kultur, lederskab & arbejdsglæde

Business Excellence

Teknologi & data



# 669.375

en route-operationer i  
dansk luftrum i 2019

---

# Ledelsesberetning

## Vigtige begivenheder i 2019

### Januar

De sidste ti af i alt 75 Aireon-satellitter er på plads i kredsløb omkring jorden efter en vellykket opsendelse fra Vandenberg Air Force Base i Californien.

Naviair sætter leverance af Remote Tower System i udbud.

### Februar

Bestyrelsen vedtager ny strategi for Naviair med navnet "Rejsen 2023".

### Marts

EU fastlægger præstationskrav for perioden 2020-2024.

### April

Aireon sætter verdens første globale overvågningssystem for fly i drift. Mens der hidtil kun har været overvågning på 30 procent af kloden, er der nu mulighed for overvågning overalt via Aireons satellitbaserede system. Naviair er medejer og partner i Aireon.

Radar 8 i Roskilde nedtages.

Naviair udpeger miljøchef, og arbejdet med etablering af et Sustainability Committee igangsættes.

Ny droneafdeling etableres til at håndtere udvikling og implementering af UTM-system, der kan styre og integrere fremtidens dronetrafik med den traditionelle luftfart.

### Maj

Naviair er vært for Eurocontrols internationale konference om flysikkerhed. Ledere fra cirka 100 lufttrafikstyringsvirksomheder deltager på konferencen, der afholdes i København.

Naviair indgår kontrakt om levering af ny radar i Esbjerg.

### August

Mens flytrafikken i Europa var præget af store forsinkelser i sommerperioden, kan Naviair melde om nul forsinkelser i dansk luftrum for tiende år i træk.

Naviair opslår 12 nye flyveleder-aspirantstillinger.

### September

Naviair hjemtager driften af kontrolcentralen i København fra NUAC HB. Samtidig lukkes NUAC HB som virksomhed, og det tætte samarbejde med svenske LFV fortsætter direkte mellem selskaberne uden et datterselskab som driftsleverandør til trafikafviklingen i det fælles dansk-svenske luftrum.

### November

Ny radar i Roskilde sættes i drift.

Naviair udpeger leverandør af det tekniske Remote Tower System.

Der indgås aftale om, at Naviair overtager den tekniske drift af DMI's fem vejrradarer pr. 1. januar 2020.

Transport- og Boligministeriet verificerer, at Naviairs nuværende designering også gælder UTM-området.

Naviair igangsætter LEAN-projekt.

### December

Færøerne beder Naviair fortsætte leverancen på Vågar i yderligere seks måneder efter 1. januar 2020.

## Hoved- og nøgletal

Naviairs økonomiske udvikling siden 1. januar 2015 kan beskrives ved disse hoved- og nøgletal:

### KONCERN

(Mio. DKK)	2019	2018	2017	2016	2015
<b>Resultat</b>					
Nettoomsætning	937,2	957,7	937,8	906,3	920,2
Driftsresultat	39,6	93,2	89,2	66,5	77,6
Resultat af finansielle poster	1,5	-2,7	-9,6	-26,6	-40,6
<b>Årets resultat</b>	<b>37,4</b>	<b>70,3</b>	<b>65,6</b>	<b>18,2</b>	<b>29,7</b>
<b>Balance</b>					
Anlægsaktiver	1.399,1	1.387,4	1.357,5	1.307,2	1.249,3
Omsætningsaktiver	480,6	431,9	346,6	276,6	354,3
Balancesum	1.879,7	1.819,3	1.704,1	1.583,8	1.603,6
Rentebærende gæld	200,0	200,0	200,0	200,0	336,6
- heraf ansvarlig lånekapital	200,0	200,0	200,0	200,0	336,6
Egenkapital	1.134,6	1.101,8	1.032,0	966,8	949,1
<b>Pengestrømme</b>					
Pengestrømme fra:					
- driftsaktivitet	140,5	157,9	223,3	238,5	120,1
- investeringsaktivitet	-162,3	-222,9	-143,2	-159,1	-89,7
- finansieringsaktivitet	-	-	-	-136,6	-200,0
Årets investeringer i materielle anlægsaktiver	-73,5	-93,1	-92,9	-76,6	-41,7
Årets forskydning i likvider	-21,9	-65,0	80,1	-57,2	-169,6
Likvider ved årets udgang	59,8	81,7	146,7	66,6	123,8
<b>Gennemsnitligt antal medarbejdere</b>	<b>630</b>	<b>631</b>	<b>625</b>	<b>646</b>	<b>637</b>
<b>Nøgletal i %</b>					
Overskudsgrad	4,2	9,7	9,5	7,3	8,4
Afkastningsgrad	2,1	5,1	5,2	4,2	4,8
Soliditetsgrad ekskl. ansvarlig lånekapital	60,4	60,6	60,6	61,0	59,2
Soliditetsgrad inkl. ansvarlig lånekapital	71,0	71,6	72,3	73,7	80,2
Forrentning af egenkapital	3,3	6,6	6,6	1,9	3,2
<b>Øvrige nøgletal</b>					
Gearing	-0,4	-0,4	-0,8	-0,4	-0,7
Rentedækningsgrad	8,5	14,0	12,5	5,6	4,1

Nøgletallene er udarbejdet i overensstemmelse med Finansforeningens anbefalinger og vejledning.

## MODERVIRKSOMHED

2019	2018	2017	2016	2015
937,3	957,8	937,8	906,3	920,2
39,9	93,5	89,2	66,7	77,7
-3,2	-3,0	-2,1	-26,1	-41,4
<b>31,5</b>	<b>67,8</b>	<b>67,4</b>	<b>23,4</b>	<b>28,7</b>
1.271,5	1.266,5	1.243,0	1.210,6	1.210,6
603,1	549,0	453,4	368,1	383,7
1.874,6	1.815,5	1.696,4	1.578,7	1.594,3
200,0	200,0	200,0	200,0	336,6
200,0	200,0	200,0	200,0	336,6
1.129,6	1.098,1	1.030,2	962,9	939,5
147,3	163,6	223,2	144,9	102,0
-162,3	-222,9	-124,0	-101,6	-70,4
-	-	-	-136,6	-200,0
-73,5	-93,1	-92,6	-76,6	-41,7
-15,0	-59,2	99,2	-93,3	-168,4
55,3	70,3	129,5	30,3	123,6
630	631	625	646	637
4,3	9,8	9,5	7,4	8,4
2,1	5,2	5,3	4,2	4,9
60,3	60,5	60,7	61,0	58,9
70,9	71,5	72,5	73,7	80,0
2,8	6,4	6,8	2,5	3,1
-0,4	-0,4	-0,7	-0,2	-0,7
8,9	14,6	13,3	5,7	4,2

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

**Overskudsgrad:**

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

**Afkastningsgrad:**

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

**Soliditetsgrad:**

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

**Forrentning af egenkapital:**

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

**Gearing:**

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

**Rentedækningsgrad:**

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

## Udvikling i aktiviteter og økonomiske forhold

Naviair aflægger årsrapport for både koncern og modervirksomhed.

I årsrapporten kommenterer vi som udgangspunkt alene på koncernens 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 41,0 mio. kr. mod 90,5 mio. kr. i 2018.

Det lavere resultat i 2019 skyldes, at der i 2019 er hensat 113,5 mio. kr. til reduktion af raterne i 2021 som følge af mere trafik end forventet i præstationsplanen samt lav inflation i 2019 og tidligere år. Hensættelsen er 37,7 mio. kr. større end den tilsvarende hensættelse i regnskabet for 2018. Resultatet forringes desuden af stigende omkostninger til rekruttering og uddannelse af operationelle medarbejdere.

Resultatet påvirkes positivt af forhøjet betaling på 20,0 mio. kr. fra staten til dækning af tidligere afholdte udgifter samt forhøjet aktivitet på det statsfinansierede område.

Resultatet er ca. 30 mio. kr. bedre end forventet, hvilket skyldes de øgede betalinger fra statens samt generel omkostningstilbageholdenhed.

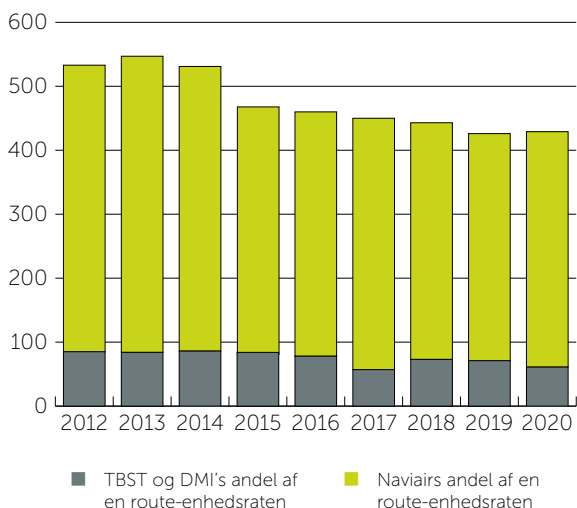
Resultatet anses som tilfredsstillende.

### Enhedsrater

I 2019 udgjorde en route-enhedsraten for dansk luftrum 425 kr. pr. serviceenhed. I 2020 stiger den til 429 kr. Heraf udgør Naviairs andel 85,6 procent (368 kr.), mens Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og DMI's andel udgør den resterende del.

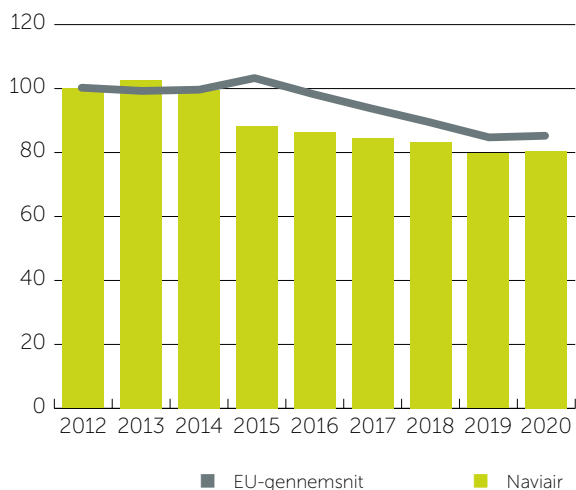
Fra 2013 til 2019 er en route-enhedsraten blevet nedsat fra 548 kr. til 429 kr. pr. serviceenhed. I 2020 forhøjes raten med 4 kroner i forhold til 2019. Rateforhøjelsen sker som led i overgangen til præstationsordningens referenceperiode 3, hvor omkostningsniveauet for 2020 indeholder stigende driftsomkostninger til personale og rekruttering samt omstillingsomkostninger. Stigningen neutraliseres dog af, at tidligere års lave inflation og højere trafikvækst har medført, at der er opkrævet for høje betalinger fra kunderne. Denne overdækning tilbageføres ved reduktion i raten i 2020 og 2021. Ratens må derfor forventes at stige yderligere i 2022.

### Enhedsrate, En route (DKK)

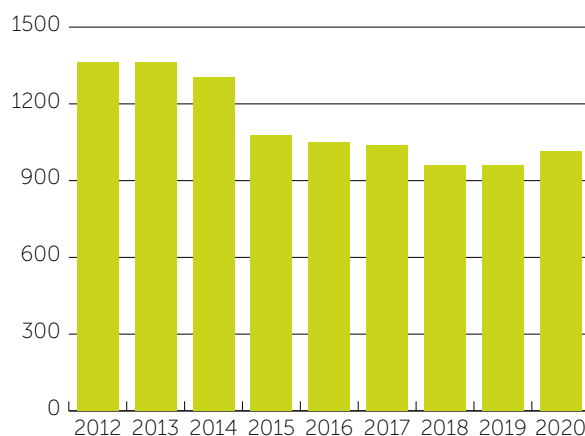


### Europæisk udvikling i en route-enhedsrater

(2012 = 100)



### Enhedsrate, TNC CPH (DKK)



DMI's andel udgør 7-8 DKK



# 6.771

starter ud af København mod  
Oslo/Gardermoen – den destination,  
der oftest blev fløjet til fra København.

---





Trods den lille stigning i 2020 er en route-enhedsraten samlet set reduceret med 21,7 procent siden 2013.

Enhedsraten for tårnkontrolltjeneste i Københavns Lufthavn (TNC København) er for 2020 fastsat til 1.013 kr. I 2019 var raten på 959 kr. Stigningen skyldes samme forhold som for En route i forbindelse med overgangen til referenceperiode 3. Der er ikke i samme grad som ved en route-raten oparbejdet en overdækning fra tidligere år, som kan neutralisere stigningen, hvorfor stigningen her synes større end på en route-raten.

Raten for TNC København er til trods for den seneste stigning fortsat 25,6 procent lavere end i 2013, hvor den var på 1.361 kr. pr. serviceenhed.

### Trafik

Flytrafikken i dansk luftrum i 2019 faldt med 0,1 procent til 669.375 kontrollerede flyvninger mod 669.725 i 2018. Det er første gang siden 2012, at trafikudviklingen har været negativ. Det skyldes nedgang i indenrigsflyvningen og flyvninger til/fra Danmark, som ikke kan opvejes af flere flyvninger gennem dansk luftrum. Målt i serviceenheder var der fortsat vækst, idet flyene generelt

er blevet større. Væksten på en route-området var på 4,2 procent i forhold til 2018.

I Københavns Lufthavn var der et mindre fald i antallet af starter og landinger i 2019. Antallet af operationer faldt med 1,0 procent i 2019 til 263.434 operationer mod 266.207 operationer i 2018. Antallet af serviceenheder i TNC København voksede også som følge af større fly med 0,1 procent i forhold til 2018. Årsagen til faldet i operationer var primært relateret til fald på destinationer i Spanien, Sverige og Finland samt indenrigsruter.

I Billund Lufthavn var der vækst i antallet af starter og landinger i 2019 med 5,7 procent til 46.120 operationer mod 43.645 operationer i 2018.

Indenrigsflyvningen opgjort i antal operationer fortsatte den negative spiral med nye fald fra 2018 til 2019, hvor antallet af operationer faldt med 0,4 procent.

Vores sædvanligt høje effektivitet i trafikafviklingen blev fastholdt i 2019. I den fælles dansk-svenske luftrumsblok var den gennemsnitlige forsinkelse pr. operation tæt på nul

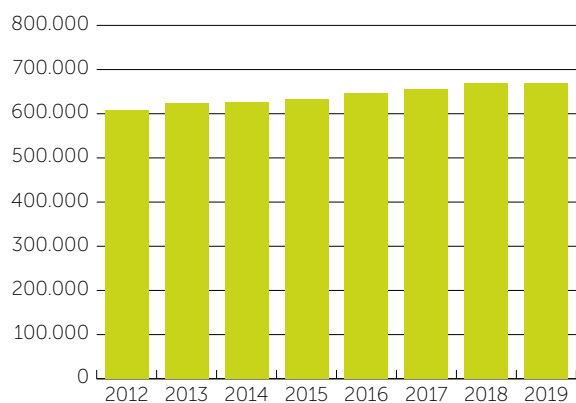
med blot 0,07 minutter pr. operation i 2019. Naviairs trafikafvikling er altså fortsat på tiende år nærmest forsinkelsesfri, og vores effektivitetsniveau er blandt de højeste i Europa. I mange lande har der været en markant vækst i forsinkelserne over de seneste år. Det gennemsnitlige forsinkelsesniveau i Europa i 2019 var på 1,66 minutter. I dansk luftrum, som Naviair har ansvaret for, var den gennemsnitlige en route-forsinkelse helt nede på 0,00 minut pr. operation.

Den høje effektivitet blev også fastholdt i Københavns Lufthavn, hvor flytrafikken i 2019 igen blev afviklet uden forsinkelser, som Naviair var medansvarlig for. Forsinkelser som følge af vejforhold og arbejdsaktiviteter på banen lå på i alt på 0,07 minutter pr. landing i Københavns Lufthavn, hvor den maksimalt accepterede gennemsnitlige forsinkelse er på 0,11 minutter pr. landing.

Vores effektivitetsniveau er fortsat meget højt. Udnyttelsen af kapaciteten betegnes som fuldt tilfredsstillende. Også i årene fremover er det vores mål at fastholde forsinkelsesfri trafikafvikling.

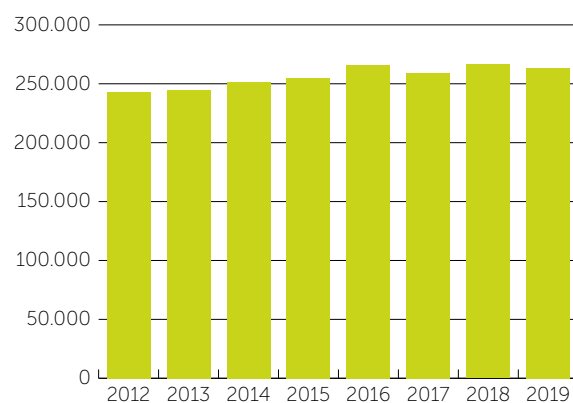
### Operationer, en route

En route-operationer, dansk luftrum



### Operationer, TNC København

Starter og landinger, Københavns Lufthavn





### Ordinære driftsindtægter

Nettoomsætningen, som udgør indtægterne fra vores aktivitetsområder, var i 2019 på 937,2 mio. kr. mod 957,7 mio. kr. i 2018. Nettoomsætningen er dermed næsten på niveau med 2018. I nettoomsætningen indgår indtægter fra offentlige tilskud til driftsprojekter med 8,8 mio. kr. mod 11,1 mio. kr. i 2018.

Andre driftsindtægter udgjorde 207,1 mio. kr. mod 301,3 mio. kr. i 2018. Der er her tale om ydelser leveret til NUAC HB i henhold til leveringskontrakten. Denne indtægt skal vurderes i sammenhæng med ydelser leveret fra NUAC i henhold til leveringskontrakten under Naviairs andre driftsomkostninger. Det skal bemærkes, at leveringskontrakten med NUAC HB blev opsagt pr. 1. september 2019, hvorfor andre driftsindtægter og -omkostninger er lavere end i 2018. Andre driftsindtægter og andre driftsomkostninger er på niveau.

### Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger udgjorde 215,2 mio. kr. mod 197,0 mio. kr. i 2018. Stigningen skyldes blandt andet almindelig prisudvikling samt omkostninger til forberedelse af digitalisering af tårn- og indflyvningskontrolltjenesten.

### Personaleomkostninger

Personaleomkostningerne udgjorde 597,8 mio. kr. mod 585,7 mio. kr. i 2018. De samlede personaleomkostninger er dermed steget med 12,1 mio. kr. Årsagen til stigningen er primært overenskomstbestemte lønstigninger.

I 2019 var det gennemsnitlige antal medarbejdere 630 mod 631 i 2018.

### Afskrivninger

Af- og nedskrivningerne udgjorde 101,5 mio. kr. mod 96,5 mio. kr. i 2018. Af- og nedskrivningerne er øget som følge af færdiggjorte anlægsprojekter. Investeringerne i immaterielle og materielle anlægsaktiviteter udgjorde 112,4 mio. kr., hvilket er 10,9 mio. kr. mindre end i 2018.

### Balance

Naviairs balancesum udgjorde 1.879,7 mio. kr. pr. 31. december 2019 mod 1.819,3 mio. kr. pr. 31. december 2018. Stigningen på 60,4 mio. kr. skyldes primært det positive resultat samt den forøgede reguleringsmæssige overdækning. Den heraf følgende positive pengestrøm vedrørende driften er blandt andet anvendt til yderligere investering i værdipapirer.

Vi har ingen tilgodehavender hos luftfartsselskaberne i form af reguleringsmæssige underdækninger.

Naviairs gæld til luftfartsselskaberne i form af reguleringsmæssige overdækninger udgjorde 185,9 mio. kr., hvilket er en forøgelse på 31,9 mio. kr. Naviairs mellemværende med luftfartsselskaberne reguleres årligt som følge af faktisk trafikudvikling og faktisk inflation.

Naviairs egenkapital var pr. 31. december 2019 på 1.134,6 mio. kr., hvoraf 600,0 mio. kr. er ansvarlig kapital, 511,6 mio. kr. er overført resultat og 23,0 mio. kr. er reserve for nettoopskrivningen efter indre værdis metode.

Foruden den ansvarlige egenkapital har staten ydet Naviair ansvarlig lånekapital, som pr. 31. december 2019 udgjorde 200 mio. kr. Det ansvarlige lån er indgået på betingelser, der betyder, at lånet til enhver tid kan anses for egenkapital eller kapital sidestillet hermed.

Årets pengestrøm vedrørende primær drift udgjorde 162,8 mio. kr. Likviditeten er reduceret med 21,9 mio. kr. primært som følge af køb af værdipapirer

Soliditetsgrad inklusive ansvarlig lånekapital udgør 71,0 procent.

## Modervirksomhedens resultat opdelt på costbaser

De to største costbaser, En route – Danmark og TNC København er reguleret i henhold til EU-Kommissionens forordning nr. 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 costbaser. Omkostningerne fordeles ved en direkte fordeling til costbaserne – blandt andet gennem tidsregistrering på arbejdsopgaver eller via fordelingsnøgler.



### Mest benyttede flytyper i dansk luftrum i 2019

- B738 (Boeing 737-800)
- A320 (Airbus A320)
- A321 (Airbus A321)
- A319 (Airbus A319)
- CRJ9 (Canadair Regional Jet 900)
- Øvrige

COSTBASEREGNSKAB 2019 (DKK 1.000)	En route Danmark	En route Intern Grønland	En route Nord- atlanten	TNC København	Øvrige	I alt
<b>Nettoomsætning inkl. regulering af over-/underdækning</b>	<b>632.659</b>	<b>26.951</b>	<b>29.828</b>	<b>177.870</b>	<b>69.949</b>	<b>937.257</b>
NUAC HB omkostninger netto	-3.076	-10	-10	-577	-48	-3.721
Andre eksterne omkostninger	-126.198	-17.350	-17.368	-38.310	-15.608	-214.834
Personaleomkostninger fratrukket arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	-384.381	-7.810	-8.061	-117.359	-59.704	-577.315
<b>EBITDA</b>	<b>119.004</b>	<b>1.781</b>	<b>4.389</b>	<b>21.624</b>	<b>-5.411</b>	<b>141.387</b>
Af- og nedskrivninger	-80.359	-1.679	-4.644	-13.142	-1.656	-101.480
<b>EBIT</b>	<b>38.645</b>	<b>102</b>	<b>-255</b>	<b>8.482</b>	<b>-7.067</b>	<b>39.907</b>
Finansielle poster	-6.065	-102	-256	-1.048	4.260	-3.211
<b>Resultat før skat</b>	<b>32.580</b>	<b>0</b>	<b>-511</b>	<b>7.434</b>	<b>-2.807</b>	<b>36.696</b>

## Præstationskrav

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

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

I 2015 gik den europæiske præstationsordning ind i den anden referencerperiode, som løb frem til og med 2019. Naviair er omfattet af præstationsplanen for den dansk-svenske luftrumsblok, og der er her fastsat præstationsmål inden for fire områder: Sikkerhed, Kapacitet, Miljø og Omkostningseffektivitet. Naviair har opfyldt præstationsmålene for anden referencerperiode, ligesom vi gjorde det ved afslutningen af første referencerperiode (2012-2014).

Præstationsplanen for tredje referencerperiode gælder fra 2020 til 2024 og forventes godkendt af EU-Kommissionen i løbet af 2020. Planen omfatter mål for Sikkerhed, Kapacitet, Miljø og Omkostningseffektivitet.

Præstationsplanen forudsætter at vores hidtidige høje sikkerhedsniveau fastholdes. Samtidig fastlægger målet for Kapacitet et maksimalt forsinkelsesniveau, som Naviair kan pålægge det enkelte fly. Det maksimale forsinkelsesniveau er fastlagt til 0,07 min pr. en route-flyvning og 0,10 min pr. landende fly i Københavns Lufthavn.

Niveauet er betydeligt lavere end det europæiske gennemsnit, men højere end det forsinkelsesniveau, som Naviair hidtil har præsteret, da vores trafik som nævnt har været afviklet helt uden forsinkelser i en årrække.

Målet for Miljø er fastsat ud fra, hvor stor omvej et fly flyver i forhold til den direkte rute. Da der allerede i 2011 er implementeret Free Route Airspace i dansk luftrum, afvikler Naviair flytrafikken, så 99,8 procent af alle fly flyver den mest direkte rute uden omvej. Potentialet for forbedring er derfor meget begrænset, og målet i perioden er på den baggrund, at vi skal fastholde det høje niveau for direkte flyvninger. Blandt Eurocontrols 41 medlemslande leverer Danmark allerede i dag – gennem Naviairs flyveledelse – den næstbedste præstation på målepunktet for Miljø.

Målet for Omkostningseffektivitet forudsætter, at vores omkostninger pr. operation reduceres med 1,9 procent årligt i perioden. Målet ligger i forlængelse af det tilsvarende mål i seneste referencerperiode, og det vil kræve, at vi fortsat har fokus på omkostningerne og effektivisering, for at vi kan opfylde målet. Allerede ved indgangen til den nye referencerperiode ligger Naviair betydeligt under det europæiske gennemsnit, når det gælder omkostningseffektivitet. Vores omkostninger pr. Composite Flight Hour var i 2019 på 355 euro, mens gennemsnittet i Europa lå på 477 euro.

## Kunder

I 2019 var vores fem største en route-kunder:

- SAS
- Norwegian
- KLM
- Ryanair
- British Airways

En route-aktiviteterne udgjorde 67,5 procent af vores omsætning i 2019.

I 2019 var vores fem største kunder inden for tårnkontrolltjeneste i Københavns Lufthavn:

- SAS
- Norwegian
- Ryanair
- EasyJet Airline
- Lufthansa

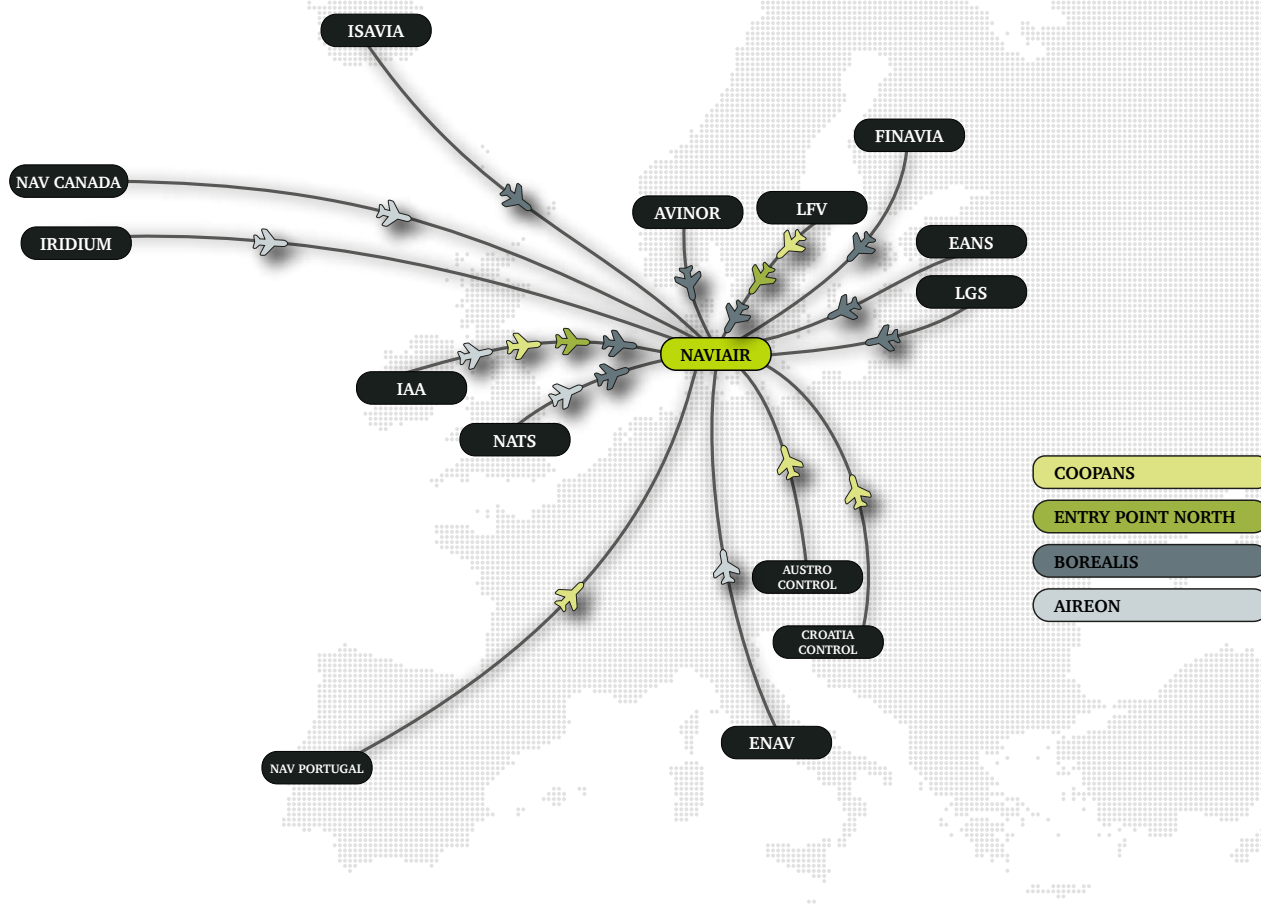
Tårnkontrolltjeneste i København udgjorde 19,0 procent af vores omsætning i 2019.

Fra København udfører vi AIS (Aeronautical Information Service), som omfatter aeronautiske publikationer for Danmark, Grønland og Færøerne. Vi publicerer AIP'er (Aeronautical Information Publications) for alle tre områder samt VFG (Visual Flight Guide) for Danmark. Desuden udgiver vi AIC'er (Aeronautical Information Circulars), Supplementer og NOTAMS.

I 2019 var der cirka 1.400 kunder, som abonnerede på nyhedsbrev om vores publikationer.

Vi er i løbende dialog med vores kunder og sætter os ind i deres behov og forventninger, så vi kan yde dem den bedst mulige service. I 2019 indledte vi arbejdet med at etablere et nyt kundeprogram, som skal styrke relationen til vores kunder og forbedre vores muligheder for at skabe optimal værdi for kunderne. I de første faser af arbejdet har vi segmenteret kunderne og formuleret værdiskabelsen for de individuelle segmenter. Endvidere har vi udarbejdet klare koncepter, som tilskynder til Customer Excellence på tværs af alle afdelinger i Naviair. I 2020 fortsætter vi arbejdet med at forankre koncepterne og etablere en ny kundeorganisation.

Vi har senest gennemført kundemøder med luftfartsselskaber og lufthavne i slutningen af 2019 og begyndelsen af 2020. Generelt giver kunderne udtryk for tilfredshed med både det operative samarbejde med Naviair og vores service.



## Internationale partnerskaber

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

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

Sammen med vores partnere er vi på en række områder i spidsen for den europæiske indsats for at sikre international fremdrift inden for både det operative område, det tekniske område og uddannelsesområdet.

Indsatsen understøtter vores målsætning om konstant at være blandt de bedst præsterende lufttrafikstyringsselskaber og samtidig opfylde kravene i Single European Sky-programmet.

## Samarbejde om det fælles dansk-svenske luftrum

Siden 2009 har vi samarbejdet intensivt med svenske LFK om en route-trafikafviklingen i det fælles dansk-svenske luftrum. Gennem de første ti år er samarbejdet blandt andet gennemført i en fællesejet integreret driftsvirksomhed, NUAC HB, der har stået for driften af kontrolcentralerne i Stockholm, Malmø og København.

Samarbejdet i NUAC HB har ført til realiseringen af en række betydelige synergier. Det gælder blandt andet indførelse af frit valg af flyvevej for luftfartsselskaberne i luftrummet over Danmark og Sverige allerede fra 2011. Dermed blev det dansk-svenske luftrum den første luftrumsblok, som indførte frit valg af flyvevej.

Fordelen ved samarbejdet har blandt andet også udmøntet sig i betydelige besparelser gennem tegning af fælles forsikringer.

Imidlertid har det gennem de senere år vist sig, at det vil være svært at opnå yderligere synergier gennem en fælles integreret driftsvirksomhed. LFK og Naviair har derfor pr. 1. september 2019 hjemtaget driften af kontrolcentralerne til de respektive virksomheder. NUAC HB blev formelt nedlagt pr. 31. december 2019. Samtidig er medarbejderne, der var udlånt til NUAC HB, vendt tilbage til jobs i henholdsvis LFK og Naviair.

Efter lukningen af NUAC HB fortsætter samarbejdet mellem LFK og Naviair direkte mellem de to virksomheder. Ledelserne i LFK og Naviair samarbejder om optimering af driften af det fælles dansk-svenske luftrum og arbejder på at finde nye samarbejdsområder til fordel for begge parter. Samarbejdet koordineres i dag direkte mellem ledelserne i LFK og Naviair.





## COOPANS

COOPANS er et internationalt samarbejde mellem Naviair, Austro Control, Croatia Control, Irish Aviation Authority, LfV og NAV Portugal. COOPANS-partnerne arbejder for i fællesskab at standardisere og harmonisere det tekniske udstyr til afvikling af lufttrafikstyring.

NAV Portugal skal som nyeste medlem i COOPANS i løbet af de kommende år indkøbe nyt lufttrafikstyringssystem. De fem øvrige partnere har allerede gennemført fuld harmonisering i deres kontrolcentraler i Danmark, Sverige, Irland, Østrig og Kroatien. Det er en unik udvikling i europæisk lufttrafikstyring, hvor lufttrafikstyringsselskaberne i de øvrige lande fortsat driver deres kontrolcentraler med individuelle og meget forskellige tekniske systemer.

Vi anslår, at vi reducerer vores systemudviklingsomkostninger betydeligt 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.

COOPANS-samarbejdet inkluderer en fælles tilgang til og deltagelse i SESAR 2020, SESAR Deployment Manager, EU-støtteprojekter og A6 Alliance, hvor COOPANS Alliance indgår på lige fod med de fem største lufttrafikstyringsselskaber i Europa.

## Entry Point North

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

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

## Borealis

Allerede i 2011 indførte vi sammen med LfV frit valg af flyvej, så luftfartsselskaberne har mulighed for selv at bestemme deres flyvej gennem luftrummet i det dansk-svenske luftrum. Gennem vores medlemskab af Borealis samarbejder vi med en række af de øvrige nordeuropæiske lufttrafikstyringsselskaber på at udvikle

de det frie valg af flyvej til hele det nordeuropæiske område. Frit valg af flyvej giver luftfartsselskaberne bedre mulighed for at optimere deres flyveje, så de får den korteste flyvetid og mindst muligt brændstofforbrug.

## Aireon

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

I løbet af de seneste år er i alt 75 satellitter med Aireons ADS-B-udstyr ombord sendt i kredsløb om jorden. I april 2019 blev Aireon-systemet sat i drift. Dermed er det for første gang nogensinde muligt for flyveledere og andre interessenter inden for luftfarten at følge flybevægelser i realtid over alt på jordkloden. Hidtil har jordbaseret overvågningsudstyr kun sikret adgang til overvågning på omkring 30 procent af kloden. På resten af kloden har flyveledelsen udelukkende været baseret på piloternes periodevise indberetninger om flyenes position, kurs, højde og

fart. De første brugere af Aireon-systemet var NAV Canada og engelske NATS, som anvender systemet til at understøtte trafikstyringen af Atlanttrafikken mellem Europa og Canada. En række andre lufttrafikstyrings-selskaber verden over har i løbet af 2019 indgået aftaler om at koble sig på systemet.

## Naviair er blandt partnerne i Aireon med en ejerandel på 4,4 procent.

Med de meget mere nøjagtige overvågningsdata er det muligt at udnytte luftrummet over havene og de øde egne meget mere optimalt og at afvikle flytrafikken mere effektivt end hidtil. Det betyder blandt andet betydelige besparelser på brændstof for luftfartsselskaberne og deraf følgende væsentlige positive miljøeffekter i form af reducerede udledninger fra flyene.

Beregninger fra NAV Canada estimerer, at luftfartsselskaberne på ruterne over Nordatlanten samlet set vil spare mindst 650 mio. kr. på brændstofforbruget. Samtidig øges kapaciteten i luftrummet, så der bliver plads til den vækst i flytrafikken, som forudses af luftfartsbranchen.

På sikkerhedsområdet bidrager Aireons system også til forbedringer, da det fremover vil være langt mindre sandsynligt, at trafikfly kan forsvinde sporløst.

Naviair er blandt partnerne i Aireon med en ejerandel på 4,4 procent og dermed også globalt med i forreste felt, når det gælder udviklingen af luftfarten. De øvrige ejere er det amerikanske telekommunikations-selskab, Iridium Communications

Inc. (35,8 %), samt lufttrafikstyrings-selskaberne NAV Canada (37,2 %), italienske ENAV (9,1 %), Irish Aviation Authority (4,4 %) og engelske NATS (9,1 %).

### A6 Alliance

A6 Alliance er en sammenslutning af de største lufttrafikstyrings-selskaber i Europa. COOPANS er medlem af alliancen.

A6 Alliance arbejder med SESAR og er en del af både SESAR Joint Undertaking, der arbejder med at udvikle nye systemer og procedurer til at modernisere det europæiske ATM-system, og SESAR Deployment Manager, der arbejder med at implementere de nye systemer og procedurer i Europa.

A6 Alliance blev grundlagt i 2011. Medlemmerne af A6 har ansvaret for mere end 80 procent af det europæiske luftrum og mere end 70 procent af investeringerne i den fremtidige europæiske ATM-infrastruktur.

### Redegørelse for samfundsansvar

De lovpligtige redegørelser for samfundsansvar og den kønsmæssige sammensætning af ledelsen iht. årsregnskabslovens § 99a og b gives i den særskilte rapport "Rapport for Samfundsansvar". I denne redegørelse for Naviair for, hvordan vi i 2019 har arbejdet med de ikke-finansielle forretningsmål, og hvilke resultater vi har opnået i årets løb. For en uddybende, kvantificeret beskrivelse af vores resultater opnået i 2019 henvises derfor til rapporten.

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

### 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- 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 for en virksomhed med vores aktiviteter. Anbefalingerne omfatter retningslinjer for styringen af statslige virksomheder, herunder krav, forventninger og anbefalinger om virksomhedsledelse. Anbefalingerne er samlet på Finansministeriets hjemmeside [www.fm.dk](http://www.fm.dk).

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

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

Bestyrelsens opgaver og ansvar fastlægges overordnet gennem en forretningsorden for bestyrelsen.

Direktionen står for den daglige ledelse af Naviair og skal derved følge de retningslinjer og anvisninger, som bestyrelsen har angivet.

Bestyrelsen har otte medlemmer, hvoraf de fem er udpeget af transportministeren – heraf er tre kvinder og to mænd. De øvrige tre bestyrelsesmedlemmer er medarbejdervalgte – tre mænd. Bestyrelsen besidder samlet set generelle erhvervs- og ledelsesmæssige kompetencer samt indsigt i luftfartsområdet og samfundsforhold. Der er etableret en



årlig selvevalueringsprocedure for bestyrelsen. Bestyrelsens selvevaluering blev senest gennemført i december 2019.

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 transportministeren og aflægger i den forbindelse en omfattende og detaljeret rapportering om virksomhedens strategiske forhold og opfølgning på virksomhedens driftsresultater m.m.

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

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

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

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

## Særlige risici

Vi foretager løbende en vurdering af, hvilke risici der kan påvirke virksomheden. I vores vurdering af overordnede risici for Naviair i 2020 er der identificeret tre områder, hvor risici er særligt værd at fremhæve. Det gælder udvikling i flytrafikken, risiko for mangel på flyveledere samt risikoen for cyber-angreb.

For at risici vurderes som høje, skal det både være sandsynligt, at området kan blive påvirket, og effekten af påvirkningen skal medføre alvorlige konsekvenser.

For trafikudviklingen gælder, at en afmatning i lufttrafikken i 2020 eller i årene derefter vil påvirke Naviairs indtægter negativt. Vi forventer fortsat en lille stigning i en route-trafikken, men der er, blandt andet på grund af luftfartens klimapåvirkning, stor usikkerhed om den forventede vækst.

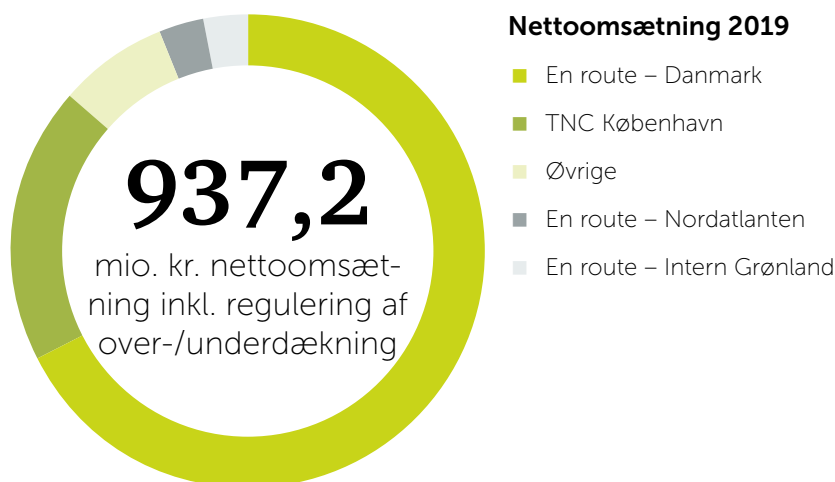
Naviairs hovedindtægter er direkte sammenhængende med omfanget af en route-trafik i dansk luftrum og trafikken til og fra de lufthavne, som vi betjener. Den største kom-

mercielle risiko for Naviair er derfor knyttet til faldende eller stagnerende flytrafik. Vores økonomi påvirkes af udviklingen i flytrafikken og er derfor afhængig af konjunkturer, ændringer i trafikmønstre, usædvanlige situationer, nye/øgede afgifter på luftfart eller konkurer hos luftfartsselskaber.

Naviairs økonomiske fleksibilitet er begrænset, idet vi er bundet til en forholdsvis høj andel af faste omkostninger i form af specialudannede medarbejdere og special udviklede systemer. Vi kan derfor ikke gennemføre meget hurtige tilpasninger af vores omkostninger i situationer med bratte fald i vores indtægter eller stigning i flytrafikken.

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

Mangel på flyveledere er en af de betydelige årsager til kapacitetsmanglen flere steder i Europa. Årsagen er både, at mange flyveledere



i disse år vælger at gå på pension, og samtidig er der i disse år stigende international efterspørgsel efter flyveledere – især i Asien og Mellemøsten, hvor man forsøger at tiltrække europæiske flyveledere blandt andet med særligt høje lønninger og skattefrie opholdsvilkår. Naviair er derfor udsat for en risiko for at uforholdsmæssigt mange flyveledere vælger at arbejde andre steder end i Danmark. På den baggrund er vi særligt opmærksomme på at sikre, at vi altid har et tilstrækkeligt antal flyveledere til at håndtere kapacitetsefterspørgslen i dansk luftrum. Derfor har vi i de senere år øget vores indtag af flyvelederaspiranter.

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 er omfattet af cirkulæret om kritisk infrastruktur, og vi arbejder systematisk med at reducere og minimere risikoen for cyber-angreb. Der er etableret en Cyber- and Information Security Committee, der løbende overvåger trusselsbilledet og sikrer en høj grad af opmærksom omkring cyber-sikkerhed.

Tekniske og kommercielle risici relateret til Naviairs investering i Aireon LLC har tidligere været vurderet høje. Efter at alle satellitter er opsendt og virksomheden er gået i operationel drift, er de tekniske risici stort set elimineret. Tegning af salgskontrakter følger den forudsatte plan og de kommercielle risici er derfor også reduceret, idet kontrakter tegnet i 2020 og 2021 vil vise om planen fuldt ud kan følges. Det vurderes, at der er en meget lille risiko for at investeringen tabes, mens der fortsat er usikkerhed knyttet til værdisætningen af investeringen.

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

## Forventninger til 2020

For 2020 forventer vi en meget begrænset vækst i flytrafikken i forhold til 2019. Forventningen er baseret på Eurocontrols seneste prognose fra september 2019.

Det forventes dog, at Naviairs indtægter vil stige som følge af de moderate prisstigninger, der er fastsat for 2020 i Naviairs præstationsplan for perioden 2020 til 2024. Samtidig forventes det, at de strategiske initiativer, der blev sat i værk i 2019, allerede i 2020 vil påvirke resultatet positivt. Endelig vil en fortsat stram omkostningsstyring bidrage til et positivt resultat.

I modsat retning trækker øgede personaleomkostninger som følge af et stort indtag af flyvelederaspiranter. Stigende investeringsaktivitet vil ligeledes påvirke resultatet negativt i 2020.

Samlet set forventer vi et overskud for 2020 i størrelsesordenen 50-70 mio. kr., hvilket er betydelig bedre end i 2019.

# 46.120

starter og landinger i  
Billund Lufthavn i 2019

---

# Naviairs ledelse

---

## Bestyrelse

### **Anne Birgitte Lundholt (formand)**

Direktør i ABL ApS. Formand for bestyrelsen i Bornholms Erhvervsfond. Medlem af bestyrelsen i Svaneke Bryghus A/S

### **Per Møller Jensen (næstformand)**

Senior Vice President, Brand & Marketing, Danske Bank A/S  
Medlem af bestyrelsen i GreenMobility

### **Esben Jean-Pierre Blum**

Overflyveleder  
Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

### **Michael Fleischer**

Fhv. oberst og pilot i Flyvevåbnet  
Formand for Bevtoft Købmand ApS  
Direktør FLEAIR IVS

### **Flemming Kim Hansen**

Senior Engineer,  
ATM Support Systems.  
Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

### **Peter Labusz**

Flyveleder  
Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

### **Birthe Høegh Rask**

Chief Specialist, Performance Management, Terma A/S. Medlem af bestyrelsens revisionsudvalg.

### **Christina Rasmussen**

Vice President, Finance, Demant Enterprise A/S. Medlem af bestyrelsens revisionsudvalg.

---

## Direktion

### **Carsten Fich**

Administrerende direktør

### **Søren Stahlfest Møller**

Viceadministrerende direktør & CFO  
Formand for bestyrelsen i Entry Point North AB.

---

## Øvrige ledende medarbejdere

### **Jesper Skou**

Trafikdirektør

### **Morten Søndergaard**

Teknisk direktør

### **Pernille Juel Sefort**

HR-direktør

# Ledespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2019 for Naviair.

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

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

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for udviklingen i selskabets og koncernens aktiviteter og

økonomiske forhold, årets resultater og selskabets finansielle stilling og den finansielle stilling som helhed for de virksomheder, der er omfattet af koncernregnskabet, samt en beskrivelse af de væsentlige risici og usikkerhedsfaktorer, som selskabet og koncernen står over for.

Årsrapporten indstilles til godkendelse.

København, den 3. marts 2020

## I direktionen

**Carsten Fich**  
Administrerende direktør

**Søren Stahlfest Møller**  
Viceadministrerende direktør & CFO

## I bestyrelsen

**Anne Birgitte Lundholt**  
Formand

**Per Møller Jensen**  
Næstformand

**Esben Jean-Pierre Blum \***

**Michael Fleischer**

**Flemming Kim Hansen \***

**Peter Labusz \***

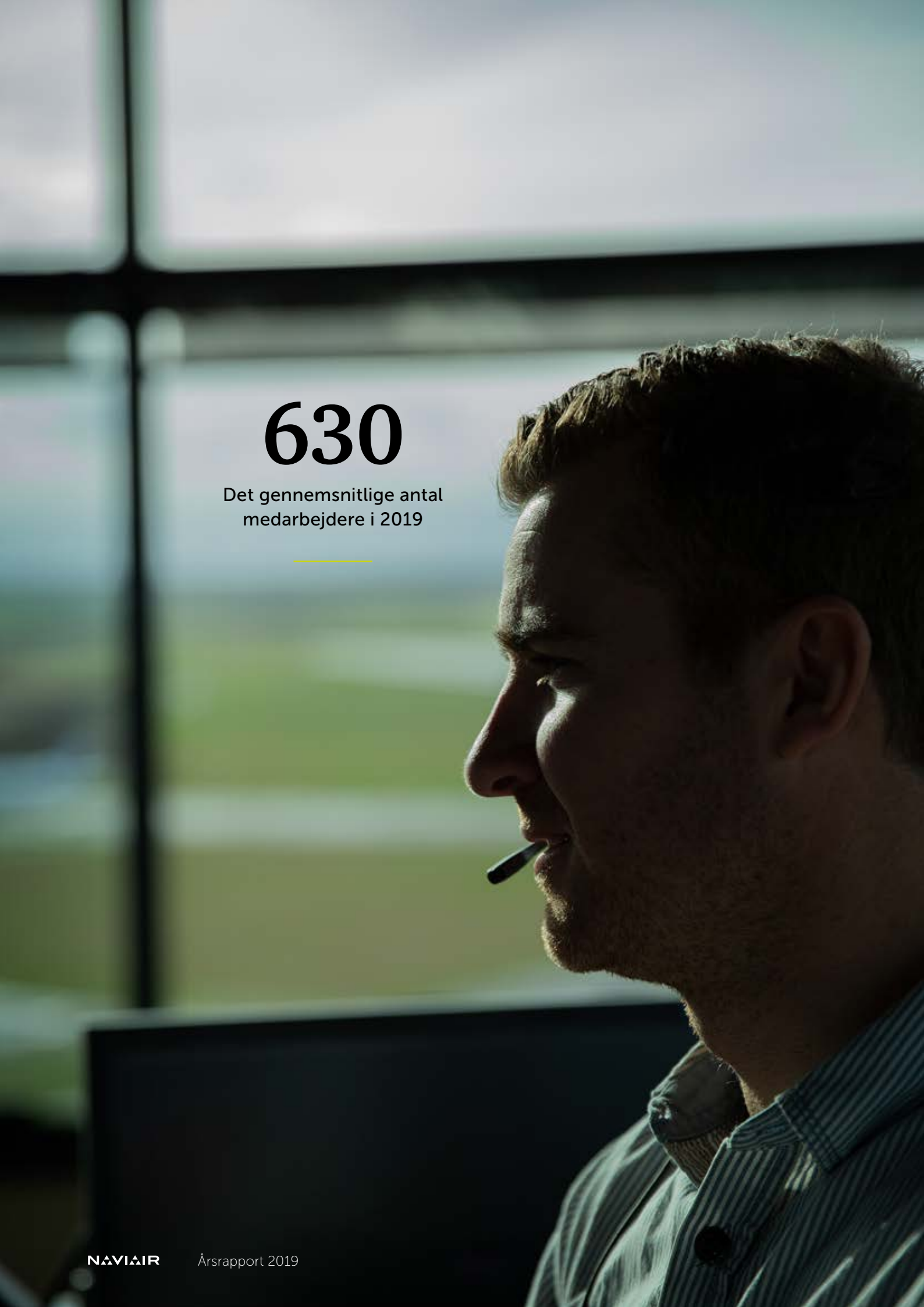
**Birthe Høegh Rask \*\***

**Christina Rasmussen \*\***

\*) Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

\*\*\*) Medlem af bestyrelsens revisionsudvalg



A man in profile, looking out a window. He has a cigarette in his mouth. The background is a blurred view of a landscape through a window with a grid pattern.

# 630

Det gennemsnitlige antal  
medarbejdere i 2019

---

# De uafhængige revisorers revisionspåtegning

Til transportministeren samt bestyrelsen i Naviair

## Revisionspåtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

### Konklusion

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2019, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Koncernregnskabet og årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven og lov om Naviair.

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og Naviairs aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2019 samt af resultatet af koncernens og Naviairs aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2019 i overensstemmelse med årsregnskabsloven og lov om Naviair.

### Grundlag for konklusion

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

Rigsrevisor er uafhængig af Naviair i overensstemmelse med rigsrevisorloven § 1, stk. 6 og den godkendte revisor er uafhængig af Naviair i overensstemmelse med 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 koncernregnskabet og årsregnskabet

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

Ved udarbejdelsen af koncernregnskabet og årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere Naviairs evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere

Naviair, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

### Revisors ansvar for revisionen af koncernregnskabet og årsregnskabet

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

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



Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlingerne 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 revisionshandlingerne, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Naviairs interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed

forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Naviairs evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i koncernregnskabet og årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Naviair ikke længere kan fortsætte driften.

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

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

### Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

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

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

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

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

## Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

### Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

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

for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af udvalgte emner i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. I vores juridisk-kritiske revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed for de udvalgte emner, om de undersøgte dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt ind-

gåede aftaler og sædvanlig praksis. I vores forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de undersøgte systemer, processer eller dispositioner understøtter skyldige økonomiske hensyn ved forvaltningen af de midler og driften af de virksomheder, der er omfattet af årsregnskabet.

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

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

København, den 3. marts 2020

---

**PricewaterhouseCoopers**

CVR-nr.: 33771231

**Jesper Møller Langvad**

Statsautoriseret revisor

MNE-nr.: mne21328

**Jesper Randall Petersen**

Statsautoriseret revisor

MNE-nr.: mne34352

---

**Rigsrevisionen**

CVR-nr.: 77806113

**Lone Lærke Strøm**

Rigsrevisor

**Malene Sau Lan Leung**

Kontorchef

# 156.990

flyvninger i dansk luftrum i 2019  
med Boeing 737-800 – den oftest  
benyttede flytype i dansk luftrum.

---



# Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair for 2019 er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for regnskabsklasse D og lov om Naviair.

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

## Generelt om indregning og måling

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

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

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

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

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

## Omregning af fremmed valuta

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

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

## Koncernregnskabet

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

## Konsolideringsprincipper

Koncernregnskabet udarbejdes på grundlag af regnskaber for modervirksomheden og dens dattervirksomheder. Udarbejdelse af koncern-

regnskabet sker ved sammenlægning af regnskabsposter af ensartet karakter. Ved konsolideringen foretages eliminering af koncerninterne indtægter og omkostninger, interne mellemværender og udbytter samt fortjenester og tab ved transaktioner mellem de konsoliderede virksomheder. De regnskaber, der anvendes til brug for konsolideringen, udarbejdes i overensstemmelse med koncernens regnskabspraksis.

I koncernregnskabet indregnes dattervirksomhedernes regnskabsposter 100 procent.

## Resultatopgørelse

### Nettoomsætning

Nettoomsætning relateret til flyvekontrol indregnes i resultatopgørelsen i den periode flyvningen har fundet sted. Øvrige indtægter indregnes, når levering til køber har fundet sted. Indtægter vedrørende offentligt støttede driftsprojekter indregnes i resultatopgørelsen i takt med de tilhørende omkostninger. Årets regulering af over-/underdækning fra en route- og terminalaktiviteter indregnes i nettoomsætningen.

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

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

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

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

### Andre driftsindtægter

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

### Andre eksterne omkostninger

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

### Personaleomkostninger

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

### Af- og nedskrivninger

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

### Andre driftsomkostninger

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

### Indtægter af kapitalandele i associerede virksomheder

#### *Modervirksomheden*

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

#### *Koncern*

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

### Andre finansielle indtægter

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

### Andre finansielle omkostninger

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

### Skat

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

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

## Balance

### Immaterielle anlægsaktiver

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

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

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

Immaterielle anlægsaktiver måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger. Der foretages lineære afskrivninger baseret på en vurdering af aktivernes forventede brugstid, som udgør 3-15 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 produktionsomkostninger i form af indirekte henførbare personaleomkostninger og afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver, der er anvendt i fremstillingsprocessen, indregnes i kostprisen baseret på det medgåede timeforbrug for det enkelte aktiv. Renteomkostninger på lån til finansiering af fremstilling af materielle anlægsaktiver indregnes i kostprisen, såfremt de vedrører fremstillingsperioden.

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

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

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

Den skønnede brugstid af materielle anlægsaktiver dekomponeres i væsentlige bestanddele.

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

### **Kapitalandele i tilknyttede virksomheder**

#### *Modervirksomheden*

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

### **Kapitalandele i associerede virksomheder**

#### *Modervirksomheden*

Kapitalandele i associerede virksomheder måles til kostpris. Kapitalandelen 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 værdipapirer og kapitalandele indregnet under finansielle anlægsaktiver måles til dagsværdi.

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

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

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

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

Over-/underdækningen måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi. Såfremt 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).

### **Tilgodehavender**

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

### **Periodeafgrænsningsposter**

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

### **Værdipapirer**

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

### **Likvide beholdninger**

Likvide beholdninger omfatter kontante beholdninger og bankindeståender.



### Udskudt skat

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

Udskudte skatteaktiver, herunder skatteværdien af 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 nominel værdi. Langfristede gældsforpligtelser måles på tidspunktet for lånoptagelse til kostpris svarende til det modtagne provenu efter fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. Efterfølgende måles prioritetsgæld til amortiseret kostpris.

### 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 eventuelforpligtelser.

### 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.

# 6

## Kontrolltårne

Fra kontrolltårnene i Aarhus, Aalborg, Billund, Bornholm og Roskilde leverer Naviair lokal tårn- og indflyvningskontrolltjeneste, mens vi fra kontrolltårnet i København leverer tårnkontrolltjeneste.

---



# 10 %

Naviair skal opfylde kravene fra EU om at nedbringe vores enhedsomkostninger med cirka 10 procent i perioden frem til 2024.

---



# Resultatopgørelse

RESULTATOPGØRELSE 1. JANUAR - 31. DECEMBER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		2019	2018	2019	2018
Nettoomsætning	1	937.245	957.745	937.257	957.757
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	2	20.459	21.252	20.459	21.252
Andre driftsindtægter	3	207.051	301.336	207.051	301.336
Andre eksterne omkostninger	4	-215.171	-196.971	-214.834	-196.706
Personaleomkostninger	5	-597.774	-585.715	-597.774	-585.715
Af- og nedskrivninger	6	-101.480	-96.459	-101.480	-96.459
Andre driftsomkostninger	3	-210.772	-307.995	-210.772	-307.995
<b>Driftsresultat</b>		<b>39.558</b>	<b>93.193</b>	<b>39.907</b>	<b>93.470</b>
Indtægter af kapitalandele i associerede virksomheder		15.774	6.929	4.434	0
Finansielle indtægter	7	2.703	4.225	9.285	10.813
Finansielle omkostninger	8	-16.990	-13.817	-16.930	-13.775
<b>Resultat af ordinære aktiviteter før skat</b>		<b>41.045</b>	<b>90.530</b>	<b>36.696</b>	<b>90.508</b>
Skat af årets resultat	9	-3.694	-20.227	-5.155	-22.689
<b>Periodens resultat</b>	10	<b>37.351</b>	<b>70.303</b>	<b>31.541</b>	<b>67.819</b>

# Balance

AKTIVER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Erhvervede immaterielle rettigheder		4.750	2.571	4.750	2.571
Luftrafikstyringsystem		528.196	550.631	528.196	550.631
Immaterielle anlægsaktiver under udførelse		43.503	28.391	43.503	28.391
<b>Immaterielle anlægsaktiver</b>	11	<b>576.449</b>	<b>581.593</b>	<b>576.449</b>	<b>581.593</b>
Grunde og bygninger		266.242	271.679	266.242	271.679
Produktionsanlæg og maskiner		295.807	267.366	295.807	267.366
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar		5.298	5.880	5.298	5.880
Materielle anlægsaktiver under udførelse		47.322	59.606	47.322	59.606
<b>Materielle anlægsaktiver</b>	12	<b>614.669</b>	<b>604.531</b>	<b>614.669</b>	<b>604.531</b>
Kapitalandele i tilknyttede virksomheder		0	0	75.500	75.500
Kapitalandele i associerede virksomheder		27.841	21.109	4.833	4.833
Andre værdipapirer og kapitalandele		180.177	180.177	0	0
<b>Finansielle anlægsaktiver</b>	13	<b>208.018</b>	<b>201.286</b>	<b>80.333</b>	<b>80.333</b>
<b>Anlægsaktiver</b>		<b>1.399.136</b>	<b>1.387.410</b>	<b>1.271.451</b>	<b>1.266.457</b>
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	14	172.662	156.835	172.662	156.835
Tilgodehavende hos tilknyttede virksomheder		0	0	127.080	128.556
Tilgodehavende hos associerede virksomheder		0	869	0	869
Andre tilgodehavender	15	59.532	55.488	59.523	55.485
Periodeafgrænsningsposter	16	39.004	37.390	39.004	37.390
<b>Tilgodehavender</b>		<b>271.198</b>	<b>250.582</b>	<b>398.269</b>	<b>379.135</b>
<b>Værdipapirer</b>		<b>149.548</b>	<b>99.589</b>	<b>149.548</b>	<b>99.589</b>
<b>Likvide beholdninger</b>		<b>59.848</b>	<b>81.723</b>	<b>55.289</b>	<b>70.324</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>		<b>480.594</b>	<b>431.894</b>	<b>603.106</b>	<b>549.048</b>
<b>Aktiver</b>		<b>1.879.730</b>	<b>1.819.304</b>	<b>1.874.557</b>	<b>1.815.505</b>

PASSIVER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Ansvarlig kapital		600.000	600.000	600.000	600.000
Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode		23.008	16.276	0	0
Overført resultat		511.573	485.562	529.606	498.065
<b>Egenkapital</b>		<b>1.134.581</b>	<b>1.101.838</b>	<b>1.129.606</b>	<b>1.098.065</b>
Udskudt skat	17	73.817	75.018	73.817	75.018
Hensættelser til reguleringsmæssige overdækninger	18	185.869	153.955	185.869	153.955
<b>Hensatte forpligtelser</b>		<b>259.686</b>	<b>228.973</b>	<b>259.686</b>	<b>228.973</b>
Ansvarlig lånekapital	19	200.000	200.000	200.000	200.000
<b>Langfristede gældsforpligtelser</b>		<b>200.000</b>	<b>200.000</b>	<b>200.000</b>	<b>200.000</b>
Leverandører af varer og tjenesteydelser		52.426	62.562	52.228	62.536
Gæld til associerede virksomheder		3.056	0	3.056	0
Skyldig selskabsskat		2.864	11.583	2.864	11.583
Anden gæld	20	139.525	144.608	139.525	144.608
Periodeafgrænsningsposter		87.592	69.740	87.592	69.740
<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>		<b>285.463</b>	<b>288.493</b>	<b>285.265</b>	<b>288.467</b>
<b>Gældsforpligtelser</b>		<b>485.463</b>	<b>488.493</b>	<b>485.265</b>	<b>488.467</b>
<b>Passiver</b>		<b>1.879.730</b>	<b>1.819.304</b>	<b>1.874.557</b>	<b>1.815.505</b>

Eventualforpligtelser	21
Nærtstående parter og ejerforhold	22
Begivenheder efter balancedagen	23



# 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 2019	600.000	16.276	485.562	1.101.838	600.000	498.065	1.098.065
Udbetalt udbytte fra associerede virksomheder	0	-4.434	0	-4.434	0	0	0
Valutakursreguleringer	0	-174	0	-174	0	0	0
Årets resultat	0	11.340	26.011	37.351	0	31.541	31.541
<b>Egenkapital 31. december 2019</b>	<b>600.000</b>	<b>23.008</b>	<b>511.573</b>	<b>1.134.581</b>	<b>600.000</b>	<b>529.606</b>	<b>1.129.606</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	
		2019	2018	2019	2018
Køb af finansielle anlægsaktiver		39.558	93.193	39.907	93.470
Af- og nedskrivninger		107.387	99.814	107.387	99.814
Andre hensatte forpligtelser		30.713	14.714	30.713	20.681
Ændring i arbejdskapital	24	-14.830	-20.008	-13.520	-24.648
<b>Pengestrømme vedrørende primær drift</b>		<b>162.828</b>	<b>187.713</b>	<b>164.487</b>	<b>189.317</b>
Modtagne finansielle indtægter		7.137	4.225	13.719	10.813
Betalte finansielle omkostninger		-16.990	-13.817	-16.930	-13.775
Betalt selskabsskat		-12.510	-20.267	-13.971	-22.726
<b>Pengestrømme vedrørende drift</b>		<b>140.465</b>	<b>157.854</b>	<b>147.305</b>	<b>163.629</b>
Køb af immaterielle anlægsaktiver		-38.876	-30.184	-38.876	-30.184
Køb af materielle anlægsaktiver		-73.505	-93.080	-73.505	-93.080
Investeringer i værdipapirer		-49.959	-99.589	-49.959	-99.589
<b>Pengestrømme vedrørende investeringer</b>		<b>-162.340</b>	<b>-222.853</b>	<b>-162.340</b>	<b>-222.853</b>
<b>Ændring i likvider</b>		<b>-21.875</b>	<b>-64.999</b>	<b>-15.035</b>	<b>-59.224</b>
Likvider primo		81.723	146.722	70.324	129.548
<b>Likvider ultimo</b>		<b>59.848</b>	<b>81.723</b>	<b>55.289</b>	<b>70.324</b>

# Noter

1	Nettoomsætning	Koncern		Modervirksomhed	
		2019	2018	2019	2018
	(DKK 1.000)				
	En route – Danmark, afgifter	628.000	628.971	628.000	628.971
	TNC København, afgifter	163.702	163.581	163.702	163.581
	Provinslufthavne	55.280	54.906	55.280	54.906
	Nordatlanten	29.674	36.719	29.674	36.719
	Statsfinansierede områder	58.658	35.419	58.658	35.419
	Salg af varer og tjenesteydelser i øvrigt	33.845	52.020	33.857	52.032
	Regulering af over-/underdækning afgifter	-31.914	-13.871	-31.914	-13.871
		<b>937.245</b>	<b>957.745</b>	<b>937.257</b>	<b>957.757</b>

2	Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	Koncern		Modervirksomhed	
		2019	2018	2019	2018
	(DKK 1.000)				
	Aktiveret direkte løn	18.834	19.521	18.834	19.521
	Aktiverede indirekte produktionsomkostninger	1.625	1.731	1.625	1.731
		<b>20.459</b>	<b>21.252</b>	<b>20.459</b>	<b>21.252</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.

Leveringskontrakten med NUAC HB er ophørt, og Naviair varetager fra 1. september 2019 igen selv driften af kontrolcentralen i Kastrup samt operationel support. NUAC HB er likvideret inden årets udgang.

4	Andre eksterne omkostninger	Koncern		Modervirksomhed	
		2019	2018	2019	2018
	(DKK 1.000)				
	Honorar til revisorer:				
	Lovpligtig revision, ekstern revisor	446	446	420	420
	Rådgivningsydelser, ekstern revisor	312	232	312	232
	Andre erklæringer med sikkerhed, ekstern revisor	26	85	26	85
	Rigsrevisionen, lovpligtig revision	108	280	108	280
		<b>892</b>	<b>1.043</b>	<b>866</b>	<b>1.017</b>

5 <b>Personaleomkostninger</b>	<b>Koncern</b>		<b>Modervirksomhed</b>	
	2019	2018	2019	2018
(DKK 1.000)				
Løn og gager	511.553	498.270	511.553	498.270
Pensioner	83.948	85.302	83.948	85.302
Andre omkostninger til social sikring	2.273	2.143	2.273	2.143
	<b>597.774</b>	<b>585.715</b>	<b>597.774</b>	<b>585.715</b>
Herudaf udgør vederlag til direktion og bestyrelse:				
Løn til direktion	3.701	5.315	3.701	5.315
Pension til direktion	590	684	590	684
Bestyrelseshonorar	1.618	1.452	1.618	1.452
	<b>5.909</b>	<b>7.451</b>	<b>5.909</b>	<b>7.451</b>

Den samlede løn og pension for den administrerende direktør udgør 2.400 TDKK inklusive resultatløn på 141 TDKK. For den viceadministrerende direktør & CFO udgør den samlede løn og pension 1.890 TDKK inklusive resultatløn på 99 TDKK. Bestyrelsesformandens vederlag udgør 408 TDKK, næstformandens udgør 248 TDKK og øvrige medlemmers vederlag udgør 132 TDKK. Herudover udgør vederlag til medlemmer af revisionsudvalget i alt 119 TDKK.

<b>Gennemsnitligt antal medarbejdere</b>	<b>630</b>	<b>631</b>	<b>630</b>	<b>631</b>
--	------------	------------	------------	------------

6 <b>Af- og nedskrivninger</b>	<b>Koncern</b>		<b>Modervirksomhed</b>	
	2019	2018	2019	2018
(DKK 1.000)				
Erhvervede immaterielle anlægsaktiver	1.641	2.362	1.641	2.362
Luftrafikstyringssystem	42.379	40.343	42.379	40.343
Grunde og bygninger	21.665	20.144	21.665	20.144
Produktionsanlæg og maskiner	38.078	33.221	38.078	33.221
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	3.624	3.744	3.624	3.744
Offentlige tilskud vedr. anlægsprojekter	-5.907	-3.355	-5.907	-3.355
	<b>101.480</b>	<b>96.459</b>	<b>101.480</b>	<b>96.459</b>

7 <b>Finansielle indtægter</b>	<b>Koncern</b>		<b>Modervirksomhed</b>	
	2019	2018	2019	2018
(DKK 1.000)				
Valutakursgevinster	964	3.340	956	3.338
Renteindtægter tilknyttede virksomheder	0	0	6.590	6.590
Renteindtægter associerede virksomheder	2	2	2	2
Andre renteindtægter	1.737	877	1.737	877
Ikke skattepligtige renter og procenttillæg	0	6	0	6
	<b>2.703</b>	<b>4.225</b>	<b>9.285</b>	<b>10.813</b>

8	Finansielle omkostninger	Koncern		Modervirksomhed	
		2019	2018	2019	2018
	(DKK 1.000)				
	Valutakurstab	1.309	1.939	1.298	1.937
	Kurstab på obligationer	1.946	0	1.946	0
	Øvrige renteomkostninger	19.560	19.209	19.511	19.169
	Ikke-fradragsberettigede renter og procenttillæg	0	239	0	239
	Aktivering af byggerenter	-5.825	-7.570	-5.825	-7.570
		<b>16.990</b>	<b>13.817</b>	<b>16.930</b>	<b>13.775</b>

9	Skat af årets resultat	Koncern		Modervirksomhed	
		2019	2018	2019	2018
	(DKK 1.000)				
	Årets aktuelle skat	6.924	8.463	8.385	9.922
	Ændring af udskudt skat	-1.200	9.910	-1.200	9.910
	Regulering af skat vedrørende tidligere år	-2.030	1.854	-2.030	2.857
		<b>3.694</b>	<b>20.227</b>	<b>5.155</b>	<b>22.689</b>

10	Forslag til resultatdisponering	Koncern		Modervirksomhed	
		2019	2018	2019	2018
	(DKK 1.000)				
	Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode	11.340	6.929	0	0
	Overført resultat	26.011	63.374	31.541	67.819
		<b>37.351</b>	<b>70.303</b>	<b>31.541</b>	<b>67.819</b>

11	Immaterielle anlægsaktiver (DKK 1.000)	Erhvervede immaterielle rettigheder	Lufttrafikstyrings-system	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	I alt	
	Kostpris 1. januar 2019	23.657	916.539	28.391	968.587	
	Tilgang i årets løb	3.265	2.856	32.755	38.876	
	Overførsler	555	17.088	-17.643	0	
	<b>Kostpris 31. december 2019</b>	<b>27.477</b>	<b>936.483</b>	<b>43.503</b>	<b>1.007.463</b>	
	Af- og nedskrivninger 1. januar 2019	21.086	365.908	0	386.994	
	Årets afskrivninger	1.641	42.379	0	44.020	
	<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2019</b>	<b>22.727</b>	<b>408.287</b>	<b>0</b>	<b>431.014</b>	
	<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2019</b>	<b>4.750</b>	<b>528.196</b>	<b>43.503</b>	<b>576.449</b>	
	Heraf aktiverede finansieringsomkostninger	0	27.560	2.479	30.039	
12	Materielle anlægsaktiver (DKK 1.000)	Grunde og bygninger	Produktions-anlæg og maskiner	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	Materielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
	Kostpris 1. januar 2019	632.112	723.162	28.762	59.606	1.443.642
	Tilgang i årets løb	4.296	24.403	151	44.655	73.505
	Afgang i årets løb	-3.005	-90.184	-1.115	0	-94.304
	Overførsler	11.932	42.116	2.891	-56.939	0
	<b>Kostpris 31. december 2019</b>	<b>645.335</b>	<b>699.497</b>	<b>30.689</b>	<b>47.322</b>	<b>1.422.843</b>
	Af- og nedskrivninger 1. januar 2019	360.433	455.796	22.882	0	839.111
	Årets afskrivninger	20.485	38.040	3.624	0	62.149
	Årets nedskrivninger på udrangerede aktiver	1.180	38	0	0	1.218
	Afgang i årets løb	-3.005	-90.184	-1.115	0	-94.304
	<b>Af- og nedskrivninger 31. december 2019</b>	<b>379.093</b>	<b>403.690</b>	<b>25.391</b>	<b>0</b>	<b>808.174</b>
	<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2019</b>	<b>266.242</b>	<b>295.807</b>	<b>5.298</b>	<b>47.322</b>	<b>614.669</b>
	Heraf aktiverede finansieringsomkostninger	6.480	16.689	0	493	23.662

Med undtagelse af enkelte bygninger til en samlet bogført værdi på 19,4 mio. kr. ultimo 2019, 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 146,7 mio. kr. ultimo 2019 af bygninger på lejet grund. Herunder hele Naviairhuset med kontrolcentral, simulatorbygninger og administration placeret i Maglebylille samt kontrollårnet i Københavns Lufthavn, Kastrup. Alle disse bygninger er placeret på grund tilhørende Københavns Lufthavn A/S.



## 13 Finansielle anlægsaktiver

(DKK 1.000)	Koncern			Modervirksomhed		
	Kapital- andele i associerede virksom- heder	Andre værdi- papirer og kapital- andele	I alt	Kapital- andele i tilknyt- tede virksom- heder	Kapital- andele i associerede virksom- heder	I alt
Kostpris 1. januar 2019	4.833	180.177	185.010	75.500	4.833	80.333
Tilgang i årets løb	0	0	0	0	0	0
<b>Kostpris 31. december 2019</b>	<b>4.833</b>	<b>180.177</b>	<b>185.010</b>	<b>75.500</b>	<b>4.833</b>	<b>80.333</b>
Opskrivninger 1. januar 2019	16.276	0	16.276	0	0	0
Udbetalt udbytte	-4.434	0	-4.434	0	0	0
Valutakursreguleringer	-174	0	-174	0	0	0
Andel af årets resultat	11.340	0	11.340	0	0	0
<b>Opskrivninger 31. december 2019</b>	<b>23.008</b>	<b>0</b>	<b>23.008</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december 2019</b>	<b>27.841</b>	<b>180.177</b>	<b>208.018</b>	<b>75.500</b>	<b>4.833</b>	<b>80.333</b>

(DKK 1.000)	Hjemsted	Retsform	Ejerandel	Egenkapital 31. december 2019	Resultat 2019
<i>Kapitalandele i tilknyttede virksomheder omfatter:</i>					
Naviar Surveillance A/S	København	A/S	100,0	57.468	-5.528
Naviar Surveillance USA LLC	Delaware, USA	LLC	100,0	180.244	-1
<i>Kapitalandele i associerede virksomheder omfatter:</i>					
Entry Point North AB	Malmø-Sturup	AB	33,3	80.136	36.036
NUAC HB	Malmø	HB	50,0	0	-368
<i>Andre værdipapirer og kapitalandele omfatter:</i>					
Aireon Holdings LLC	Delaware, USA	LLC	4,4		

Leveringskontrakten med NUAC HB er ophørt, og Naviar varetager fra 1. september 2019 igen selv driften af kontrolcentralen i Kastруп samt operationel support. NUAC HB er likvideret inden årets udgang.

14 Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser (DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Tilgodehavender fra salg af varer og tjenesteydelser, brutto	178.073	160.936	178.073	160.936
Hensættelse til imødegåelse af forventet tab	-5.411	-4.101	-5.411	-4.101
	<b>172.662</b>	<b>156.835</b>	<b>172.662</b>	<b>156.835</b>

15 Andre tilgodehavender (DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Moms og afgifter	3.925	5.314	3.916	5.314
Øvrige tilgodehavender	55.607	50.174	55.607	50.171
	<b>59.532</b>	<b>55.488</b>	<b>59.523</b>	<b>55.485</b>

16 Periodeafgrænsningsposter (DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Forudbetalt løn	29.549	29.865	29.549	29.865
Øvrige periodeafgrænsningsposter	9.455	7.525	9.455	7.525
	<b>39.004</b>	<b>37.390</b>	<b>39.004</b>	<b>37.390</b>

17 Udskudt skat (DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Udskudt skat hviler på følgende poster:				
Materielle anlægsaktiver	114.708	108.888	114.708	108.888
Overdækning afgifter	-40.891	-33.870	-40.891	-33.870
	<b>73.817</b>	<b>75.018</b>	<b>73.817</b>	<b>75.018</b>

Udskudt skat pr. 31. december 2019 er afsat med 22 % svarende til den aktuelle skattesats.

18 Hensættelser til reguleringsmæssige overdækninger (DKK 1.000)	En route	TNC	I alt
	Danmark	København	
Hensættelser til reguleringsmæssige overdækninger 1. januar 2019	100.067	53.888	153.955
Tilbageført i året som følge af indregning i prisen	-44.392	-37.230	-81.622
Ny overdækning opstået i året	87.935	25.601	113.536
<b>Hensættelser til reguleringsmæssige overdækninger 31. december 2019</b>	<b>143.610</b>	<b>42.259</b>	<b>185.869</b>
Heraf forventes tilbageført inden for 1 år	61.969	18.501	80.470

# De 5 største

I 2019 var vores fem største en route-kunder:  
SAS, Norwegian, KLM, Ryanair og British Airways.



## 19 Ansvarlig lånekapital

Ansvarlig lånekapital er et stående lån til staten ved Transport- og Boligministeriet. Der er afdragsfrihed indtil 2020, hvorefter der skal tages stilling til afdrag. Naviairs bestyrelse skal da ud fra en samlet vurdering af den økonomiske stilling, likviditet og omfanget af ikke-efterstillede gældsforpligtelser skønne, i hvilket omfang 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.

## 20 Anden gæld

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Feriepengeforpligtelser	88.213	88.205	88.213	88.205
Skyldig løn, A-skat, sociale bidrag mv.	35.748	40.392	35.748	40.392
Andre skyldige omkostninger	15.564	16.011	15.564	16.011
	<b>139.525</b>	<b>144.608</b>	<b>139.525</b>	<b>144.608</b>

## 21 Eventualforpligtelser

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

Naviair har som omtalt under Anvendt Regnskabspraksis indregnet indtægter fra driftsprojekter med offentlig støtte i nettoomsætningen. Da regelsættet og retningslinjerne for indregning af disse indtægter endnu ikke foreligger fra EU-Kommissionen, er den sædvanlige praksis for indregning af modtaget funding fulgt. Der er en væsentlig usikkerhed om udfaldet af disse retningslinjer. Beslutter EU-Kommissionen, at modtagne indtægter i forbindelse med disse projekter skal tilbageføres til brugerne i form af en nedsættelse af raten, kan der opstå en forpligtelse til at reducere grundlaget for beregning af raterne.

### 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 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 81 mio. kr. Den resterende betalingsforpligtelse i henhold til disse kontrakter udgør i størrelsesordenen 33 mio. kr.

## 22 Nærtstående parter og ejerforhold

## Grundlag

**Bestemmende indflydelse**

Transport- og Boligministeriet, DK-1220 København K	Ejer, 100 %
---	-------------

**Øvrige nærtstående parter**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, DK-2300 København S	Tilsynsmyndighed
Entry Point North AB	Associeret virksomhed
Naviar Surveillance A/S	Tilknyttet virksomhed
Naviar Surveillance USA LLC	Tilknyttet virksomhed
Forsvaret	Kontrakt om tårn- og indflyvningskontrol i Aalborg Lufthavn Samarbejdsaftale om fælles udøvelse af luftfartstjenester og luftrafikstyring
Bestyrelse og direktion	Ledelseskontrol

Om Naviars transaktioner med bestyrelse og direktion henvises til noten med personaleomkostninger. Naviar har optaget et ansvarligt lån hos Transport- og Boligministeriet som beskrevet i noten om ansvarlig lånekapital. Alle transaktioner med nærtstående parter er sket på markedsvilkår.

## 23 Begivenheder efter balancedagen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter regnskabsårets udløb, som påvirker det retvisende billede af årets resultat samt balancen pr. 31. december 2019.

## 24 Pengestrømsopgørelse – ændring i arbejdskapital

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	2019	2018	2019	2018
Ændringer i tilgodehavender mv.	-20.616	-50.685	-19.134	-55.321
Ændring i gældsforpligtelser mv.	5.786	30.677	5.614	30.673
	<b>-14.830</b>	<b>-20.008</b>	<b>-13.520</b>	<b>-24.648</b>





**NAVIAIR**

---

Naviair | Naviair Allé 1 | DK 2770 Kastrup

T +45 3247 8000

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

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

Årsrapport 2019 udgivet marts 2020

Forside: APRON Tower

Foto: Christian Alsing, Kasper Meldgaard og Jan Eliassen

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