

Årsrapport 2020



Dirigent: Tomas Ilsoe Andersen

Dato for godkendelse: 28. april 2021

Indhold

Virksomhedsoplysninger	3
Ledelsesberetning	6
Naviairs ledelse	22
Ledelsepåtegning	23
De uafhængige revisorers revisionspåtegning	25
Anvendt regnskabspraksis	29
Resultatopgørelse	35
Balance	36
Egenkapitalopgørelse	38
Pengestrømsopgørelse	39
Noter	40
Rapport for Samfundsansvar	50

Virksomhedsoplysninger

Naviair

Naviair Allé 1
DK 2770 Kastrup

CVR-nr.: 26059763

Hjemsted: Kastrup

Regnskabsår: 01.01.2020-31.12.2020

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

Naviair er designeret af Trafikstyrelsen til at levere luftfarts-tjenester 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

**) Formand for bestyrelsens revisionsudvalg

***) Medlem af bestyrelsens revisionsudvalg

Direktion

Carsten Fich, CEO
Mads Kvist Eriksen, CFO

Revisorer

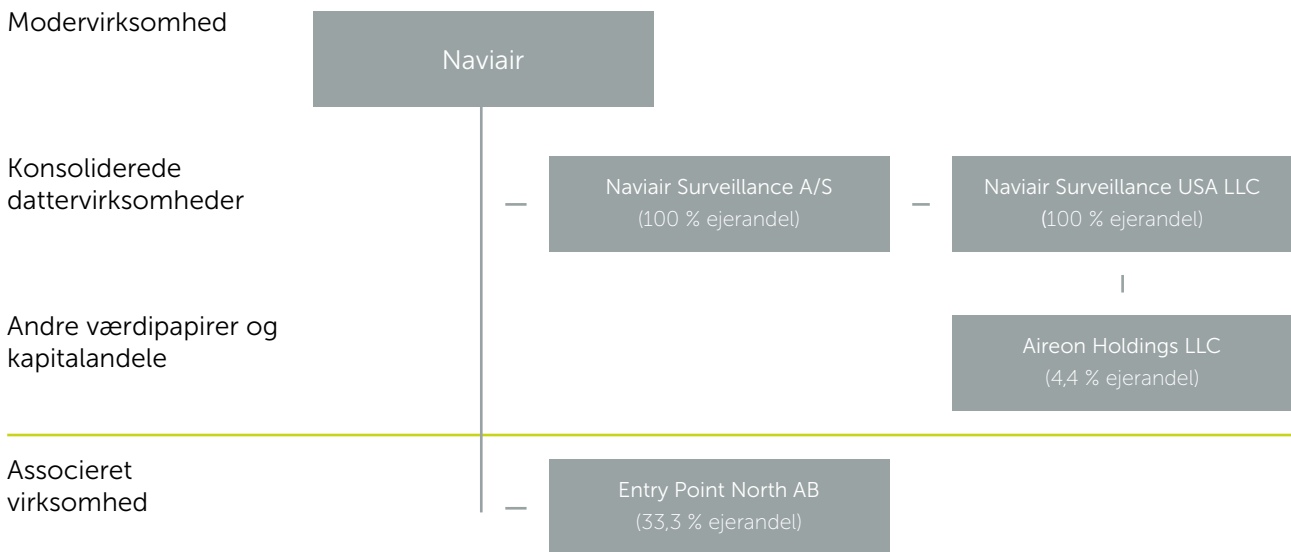
PricewaterhouseCoopers
Strandvejen 44
DK 2900 Hellerup

Rigsrevisionen
Landgreven 4
DK 1301 København

Virksomhedsoplysninger

Koncernstruktur

pr. 31. december 2020



Naviairs mission og vision

Naviairs mission

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

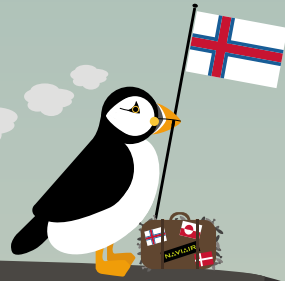
Naviairs vision

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

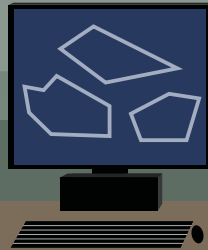
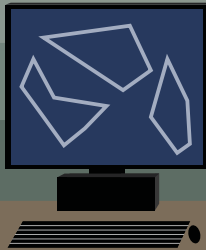


Flyveledelse i det danske luftrum

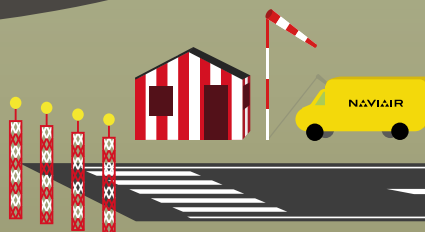
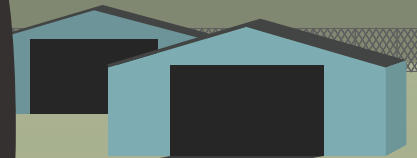
- Fra kontrolcentralen i København leverer vi områdekontrolltjeneste (En route) og indflyvningskontrolltjeneste til Københavns Lufthavn.
- Fra kontrollårnet i København leverer vi tårnkontrolltjeneste.
- Fra kontrollårnene i Roskilde, Billund, Aarhus, Aalborg og på Bornholm leverer vi lokal tårn- og indflyvningskontrolltjeneste.

AIS (Aeronautical Information Service)

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



Vågar



Naviairs kerneaktiviteter



Dronerne kommer

- Naviairs designering til lufttrafikstyring i dansk luftrum omfatter også droner.
- Vores droneafdeling opbygger i de kommende år en trafikstyringsplatform for droner, som både skal sikre, at droner kan flyve uden for operatørernes synsfelt og integreret med den øvrige flytrafik.

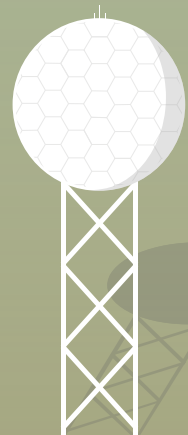
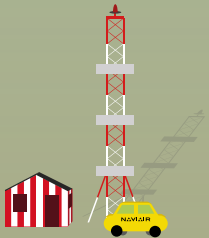
Flyveinformationstjeneste i Danmark og Nordatlanten

- Fra kontrolcentralen i København leverer vi flyveinformationstjeneste og briefingtjeneste.
- Fra kontrolcentralen i Nuuk leverer vi flyveinformationstjeneste og briefingtjeneste.
- Fra tårnet på Vågar på Færøerne leverer vi flyvepladsflyveinformationstjeneste.



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.



Ledelsesberetning

Massivt fald i trafik og i realiserede indtægter i 2020 som følge af COVID-19

Fra midten af marts 2020 oplevede luftfarten et fald i flytrafikken på ned til 10 procent af det europæiske trafikniveau i 2019 som følge af den verdensomspændende COVID-19-pandemi. Det blev starten på den alvorligste og mest langvarige krise, luftfarten nogensinde har oplevet. Alt tyder på, at krisen og dens eftervirkninger vil påvirke luftfarten negativt i mange år fremover.

For Naviairs vedkommende betød trafikfaldet et fald i indtægterne i 2020 på 489 mio. kr. i forhold til det budgetterede, som medførte, at vores likviditet i løbet af året blev alvorligt presset. Samtidig stod det allerede i løbet af det sene forår klart, at der er tale om en langvarig krise, som vil påvirke Naviairs økonomi negativt i en årrække fremover.

Årets resultat blev et underskud på 47,0 mio. kr. Resultatet er positivt påvirket af regulering af over-/underdækning på 474 mio. kr. Heraf vedrører 398 mio. kr. regnskabsåret 2020 i kraft af EU's forordning om "Exceptional Measures", som vi dermed forventer at kunne få efterbetalt gennem forhøjede enhedsrater over en årrække fra 2023. Den endelige godkendelse af den indregnede underdækning udestår fra EU-kommissionens side, og der kan være en mindre risiko for, at denne underdækning kan blive nedreguleret.

I lyset af krisen har vi i 2020 gennemgået værdiansættelsen af vores aktiver med henblik på eventuelle nedskrivninger. Som følge af den

lavere globale flytrafik, og deraf følgende indtægtsnedgang, har vi nedskrevet værdien af vores ejerandel i Aireon med 33,8 mio. kr., som har påvirket resultatet negativt.

Konsekvensen, af at en betydelig del af vores forventede indtægter ikke blev realiseret i 2020, har været et kraftigt træk på vores likviditet. Det samlede likviditetstræk i 2020 var på 374 mio. kr. Ved indgangen til 2020 havde Naviair en samlet beholdning af likvider og obligationer på 209,4 mio. kr. På grund af det kraftige træk på vores likviditet er alle obligationer solgt, og den samlede beholdning ultimo 2020 var på 10,4 mio. kr. i likvider. Desuden har vi udnyttet en del af vores lånefacilitet på 500 mio. kr., hvoraf der ultimo 2020 var trukket 175 mio. kr.

Staten har ydet et stående 10-årigt lån til Naviair på 500 mio. kr. Derudover har vi fået vores eksisterende lånefacilitet på 500 mio. kr. forlænget med 12 måneder, så den gælder frem til maj 2022.

Med de to lån er det sikret, at Naviair har tilstrækkelig likviditet i 2021, idet vores fremskrivninger viser, at Naviair ved udgangen af 2021 forventes at have behov for at trække på lånefaciliteter i størrelsesordenen 600 mio. kr. Med de eksisterende lånefaciliteter på samlet 1 mia. kr. har Naviair dermed yderligere ca. 400 mio. kr. til rådighed i forhold til det forventede likviditetstræk ultimo 2021.

For at sikre en genopretning af Naviairs økonomi iværksatte vi i juni 2020 en tilpasningsplan med en målsætning om at reducere vores årlige omkostninger betydeligt. Besparelserne skal findes gennem reduktioner i både Naviairs investeringer, lønudgifter og øvrige omkostninger. Lønudgifterne er i 2020 påvirket af en hensættelse til frivillige fratrædelser på 72 mio. kr. En del af besparelserne skal realiseres gennem effektiviseringer, som allerede var planlagt i en række initiativer, der er knyttet til "Rejsen 2023", der er navnet på den strategi, som Naviair iværksatte i 2019. Gennem udmøntningen af tilpasningsplanen er en række initiativer fra strategien fremskyndet i forhold til den oprindelige plan. Samtidig er nogle få strategiske initiativer, som kræver flere ressourcer og/eller investeringer, midlertidigt udsat.

Tilpasningsplanen er tilrettelagt til trinvis gennemførelse, så den løbende kan justeres i forhold til udviklingen af COVID-19-krisen og de følger, som krisen også fremadrettet forventes at få for Naviair. En væsentlig del af tilpasningsplanen blev gennemført i efteråret 2020. Samtidig skal vores strategi "Rejsen 2023" i 2021 justeres og opdateres, så indholdet afspejler Naviairs ændrede udgangspunkt.

Som udgangspunkt for strategien gælder fortsat, at vi altid fokuserer på sikkerhed, kapacitet og sund økonomi.

Vigtige begivenheder i 2020

Januar

Naviair indgår kontrakt om systemleverance til Naviairs Remote Tower Systems.

Februar

Fire nye aspiranter til kontrolcenteret i Nuuk består basisuddannelsen.

Marts

COVID-19-pandemien lukker næsten for flytrafikken i Europa. I dansk luftrum falder trafikken til indeks 10 i forhold til niveauet i 2019.

April

Remote Tower-projekt udskydes til 2021 som følge af COVID-19-krisen.

Juni

Naviair iværksætter tilpasningsplan for at finde årlige besparelser på 190 mio. kr. for at genoprette den økonomiske nedgang som følge af COVID-19-krisen.

Naviair er med som central partner i nyt dronesamarbejde bag etableringen af det første U-space i Skandinavien, U-space Fyn. Med oprettelsen af U-space Fyn er grundlaget skabt for udvikling af en dronesektor i Danmark, hvor droner med tiden kan operere i komplekse operationer side om side med den konventionelle luftfart.

Vågar Lufthavn og Naviair indgår aftale om at fortsætte samarbejdet vedrørende drift af Vågar AFIS og vejrobservationstjeneste. Dermed er Naviair igen fast leverandør til Vågar.

August

EPN Danmark fylder 5 år.

Naviair begynder at trække på kreditfaciliteten på 500 mio. kr. for at kunne dække likviditetstab som følge af COVID-19-krisen.

September

Som et led i tilpasningsplanen som følge af COVID-19-krisen indgås aftaler om frivillig fratrædelse med 77 medarbejdere, og de pågældende stillinger i Naviair nedlægges. Sammen med nedlæggelse af en række ubesatte stillinger fører det til en samlet fremadrettet årlig besparelse på knap 90 millioner kroner.

COOPANS-systemet i København, Roskilde og Billund bliver succesfuldt opgraderet til Build 3.6 uden gener for luftfarten.

Oktober

Naviair åbner for test af ny trafikstyringsplanform for droner. Testen gennemføres i U-space Fyn, og efter testperioden skal platformen åbnes for drift i hele det danske luftrum og gradvist udbygges, så droner på sigt kan flyve uden for droneoperatørens synsvidde og operere sikkert og harmonisk i luftrummet side om side med den konventionelle flytrafik.

November

Naviair indfører formel whistleblowerordning, hvor medarbejdere, leverandører og kunder kan indberette viden eller mistanke om forhold, der er i strid med lovgivningen eller Naviairs interne regler.

Ny fem-års trafikprognose fra Eurocontrol forudser, at flytrafikken i Europa først vil være tilbage på 2019-niveau i 2024 og kun under forudsætning af, at der kommer en effektiv vaccine mod COVID-19 i 2021.

Naviairs informationssikkerhedsledelsessystem bliver ISO 27001-certificeret uden afvigelser.

Naviair overtager vigtige systemovervågningsopgaver fra Københavns Lufthavn til en værdi af 2 mio. kr. pr år.

December

TBST udsteder nyt 373-certifikat til Naviair og bekræfter dermed, at Naviair opfylder kravene til at være ANSP.

Hoved- og nøgletal

Naviairs økonomiske udvikling siden 1. januar 2016 kan beskrives ved disse hoved- og nøgletal:

KONCERN

(Mio. DKK)	2020	2019	2018	2017	2016
Resultat					
Nettoomsætning	957,2	937,2	957,7	937,8	906,3
Driftsresultat	-12,0	39,6	93,2	89,2	66,5
Resultat af finansielle poster	-41,0	1,5	-2,7	-9,6	-26,6
Årets resultat	-47,0	37,4	70,3	65,6	18,2
Balance					
Anlægsaktiver	1.329,3	1.399,1	1.387,4	1.357,5	1.307,2
Omsætningsaktiver	584,4	480,6	431,9	346,6	276,6
Balancesum	1.913,6	1.879,7	1.819,3	1.704,1	1.583,8
Rentebærende gæld	431,1	200,0	200,0	200,0	200,0
- heraf ansvarlig lånekapital	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0
Egenkapital	1.085,5	1.134,6	1.101,8	1.032,0	966,8
Pengestrømme					
Pengestrømme fra:					
- driftsaktivitet	-301,0	140,5	157,9	223,3	238,5
- investeringsaktivitet	76,5	-162,3	-222,9	-143,2	-159,1
- finansieringsaktivitet	175,0	-	-	-	-136,6
Årets investeringer i materielle anlægsaktiver	-47,6	-73,5	-93,1	-92,9	-76,6
Årets forskydning i likvider	-49,4	-21,9	-65,0	80,1	-57,2
Likvider ved årets udgang	10,4	59,8	81,7	146,7	66,6
Gennemsnitligt antal medarbejdere	627	630	631	625	646
Nøgletal i %					
Overskudsgrad	-1,3	4,2	9,7	9,5	7,3
Afkastningsgrad	-0,6	2,1	5,1	5,2	4,2
Soliditetsgrad ekskl. ansvarlig lånekapital	56,7	60,4	60,6	60,6	61,0
Soliditetsgrad inkl. ansvarlig lånekapital	67,2	71,0	71,6	72,3	73,7
Forrentning af egenkapital	-4,2	3,3	6,6	6,6	1,9
Øvrige nøgletal					
Gearing	1,7	-0,4	-0,4	-0,8	-0,4
Rentedækningsgrad	5,4	8,5	14,0	12,5	5,6

Nøgletallene er udarbejdet i overensstemmelse med Finansforeningens anbefalinger og vejledning.

MODERVIRKSOMHED

2020	2019	2018	2017	2016
957,2	937,3	957,8	937,8	906,3
-11,9	39,9	93,5	89,2	66,7
-63,1	-3,2	-3,0	-2,1	-26,1
-70,5	31,5	67,8	67,4	23,4
1.174,8	1.271,5	1.266,5	1.243,0	1.210,6
713,8	603,1	549,0	453,4	368,1
1.888,7	1.874,6	1.815,5	1.696,4	1.578,7
431,1	200,0	200,0	200,0	200,0
200,0	200,0	200,0	200,0	200,0
1.059,1	1.129,6	1.098,1	1.030,2	962,9
-297,0	147,3	163,6	223,2	144,9
76,5	-162,3	-222,9	-124,0	-101,6
175,0	-	-	-	-136,6
-47,6	-73,5	-93,1	-92,6	-76,6
-45,4	-15,0	-59,2	99,2	-93,3
9,9	55,3	70,3	129,5	30,3
627	630	631	625	646
-1,2	4,3	9,8	9,5	7,4
-0,6	2,1	5,2	5,3	4,2
56,1	60,3	60,5	60,7	61,0
66,7	70,9	71,5	72,5	73,7
-6,4	2,8	6,4	6,8	2,5
1,8	-0,4	-0,4	-0,7	-0,2
5,8	8,9	14,6	13,3	5,7

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 underskud på 53,0 mio. kr. mod et overskud på 41,0 mio. kr. i 2019.

Årets resultat er negativt påvirket af en nedgang i trafikken og et deraf følgende fald i indtægterne på cirka 500 mio. kr., hensættelser vedrørende frivillige fratædelser på 72,0 mio. kr. og en nedskrivning af Aircon på 33,8 mio. kr. Årets resultat er positivt påvirket af regulering af over-/underdækning afgifter på 474,0 mio. kr.

Resultatet anses som utilfredsstillende i forhold til det oprindeligt forventede.

Enhedsrater

I 2020 udgjorde en route-enhedsraten for dansk luftrum 429 kr. pr. serviceenhed. I 2021 sænkes den til 404 kr. Heraf udgør Naviairs andel 87,3 procent (353 kr.), mens Trafikstyrelsen og DMI's andel udgør den resterende del.

Reduktionen skyldes tidligere års lave inflation og højere trafikvækst, som medførte, at der er opkrævet højere betaling fra kunderne. Denne overdækning tilbageføres ved reduktion af raten i 2020 og 2021. Ratereduktionen sker til trods for overgangen til præstationsordningens referencerperiode 3, hvor fremskrivningen af omkostningsniveauet for 2020 indeholder stigende driftsomkostninger til personale og rekruttering samt omstillingsomkostninger.

Fra 2013 til 2021 er en route-enhedsraten blevet nedsat fra 548 kr. til 404 kr. pr. serviceenhed. Samlet er en route-enhedsraten reduceret med 26 procent siden 2013.

Enhedsraten for tårnkontrolltjeneste i Københavns Lufthavn (TNC København) er for 2021 fastsat til 974 kr. I 2020 var raten på 1.013 kr. Det samlede fald i raten skyldes samme forhold som for en route i forbindelse med overgangen til referenceperiode 3.

Raten for TNC København er 28,4 procent lavere end i 2013, hvor den var på 1.361 kr. pr. serviceenhed.

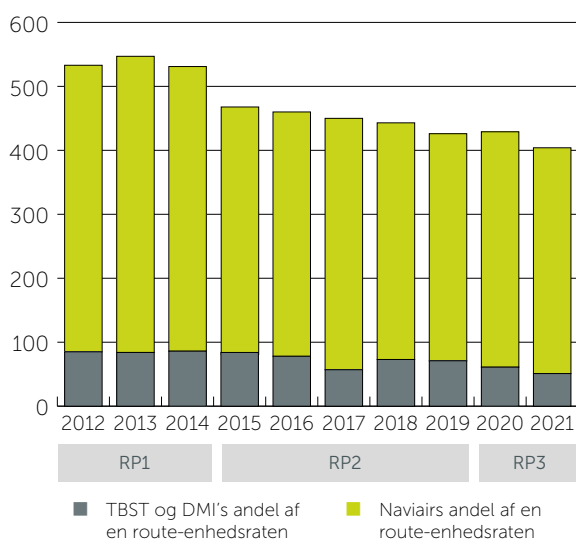
Trafik

Som følge af COVID-19-krisen blev flytrafikken i dansk luftrum kraftigt reduceret fra marts og året ud. Samlet faldt antallet af kontrollerede operationer i dansk luftrum i 2020 med 59,0 procent til 274.058 mod 669.375 i 2019. Luftfarten har aldrig tidligere oplevet et så markant og langvarigt fald i trafikken. Målt i serviceenheder var faldet i 2020 på 59,7 procent i forhold til 2019.

I Københavns Lufthavn var faldet i antallet af starter og landinger også markant. I 2020 var antallet af operationer på 98.204 mod 263.434 operationer i 2019. Det er et fald på 62,7 procent. Antallet af serviceenheder i TNC København faldt med 62,8 procent i 2020 i forhold til 2019.

I Billund Lufthavn var faldet i antallet af starter og landinger i 2020 på 58,6 procent til 19.087 operationer mod 46.120 operationer i 2019.

Enhedsrate, En route (DKK)



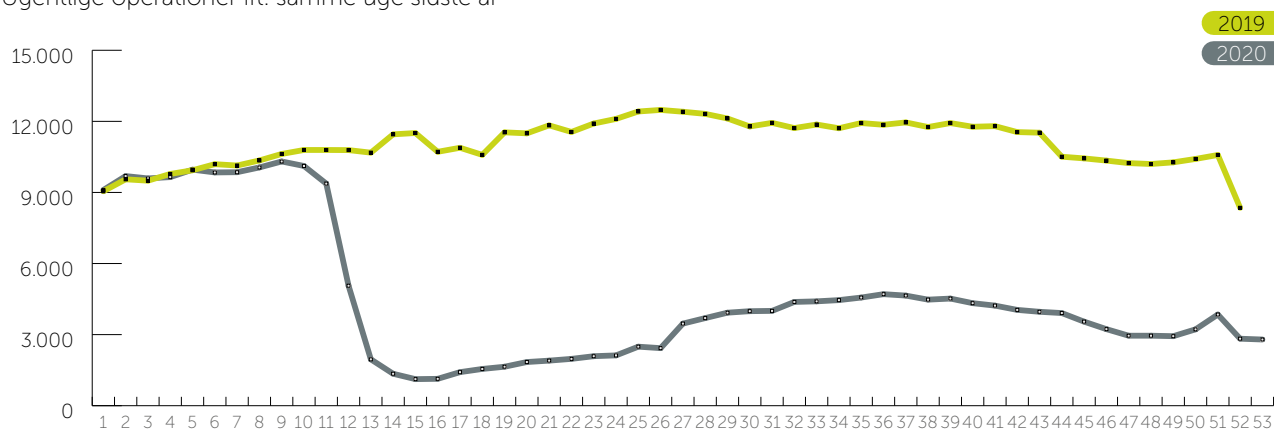
Enhedsrate, TNC København (DKK)



DMI's andel udgør 7-8 DKK

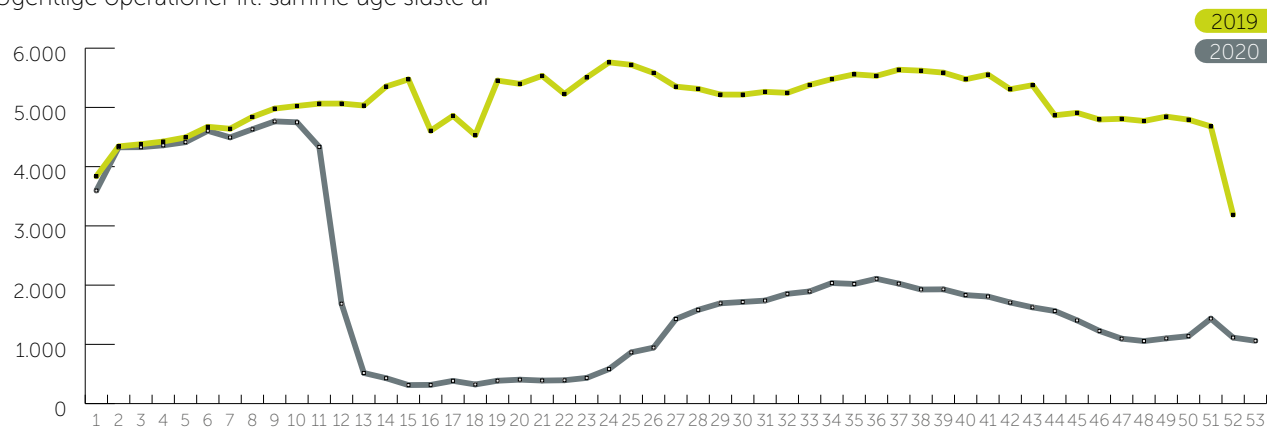
En route (ACC) - Operationer kontrolleret af kontrolcentralen

Ugentlige operationer ift. samme uge sidste år



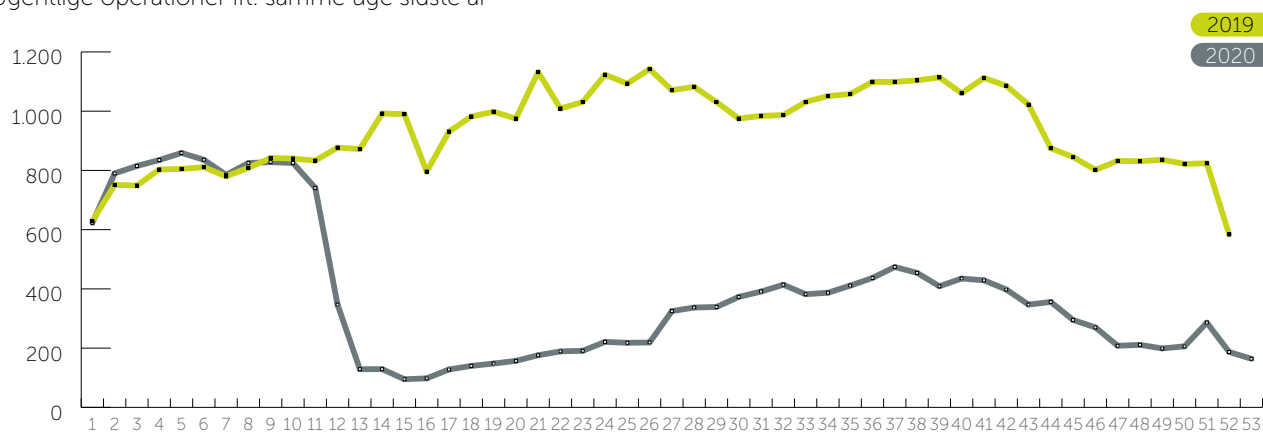
København, Kastrup - Operationer kontrolleret af tårnet i København

Ugentlige operationer ift. samme uge sidste år



Billund - Operationer kontrolleret af tårnet i Billund

Ugentlige operationer ift. samme uge sidste år



Indenrigsflyvningen opgjort i antal operationer blev også alvorligt ramt af COVID-19-krisen med et fald på 35,6 procent fra 2019 til 2020.

Uanset krisen opretholdt vi vores sædvanligt høje effektivitet i trafikafviklingen i 2020. Naviairs trafikafvikling er fortsat på tiende år nærmest forsinkelsesfri, og vores effektivitetsniveau er blandt de højeste i Europa. I dansk luftrum, som Naviair har ansvaret for, var den gennemsnitlige en route-forsinkelse også i 2020 på 0,00 minut pr. operation. Den maksimalt accepterede gennemsnitlige forsinkelse er på 0,07 minutter pr. operation.

Den høje effektivitet blev også fastholdt i Københavns Lufthavn, hvor flytrafikken i 2020 igen blev afviklet uden forsinkelser, som Naviair var medansvarlig for. Forsinkelser som følge af vejrforhold og arbejdsaktiviteter på banen lå på i alt på 0,00 minutter pr. landing i Københavns Lufthavn, hvor den maksimalt accepterede gennemsnitlige forsinkelse er på 0,10 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.

Ordinære driftsindtægter

Nettoomsætningen, som udgør indtægterne fra vores aktivitetsområder, var i 2020 på 957,2 mio. kr. mod 937,2 mio. kr. i 2019. Nettoomsætningens største post er regulering af over-/underdækning af afgifter på 474,0 mio. kr. som følge af COVID-19-krisen. I 2019 udgjorde posten -31,9 mio. kr. i 2019.

Som reglerne er, indtægtsføres underdækningen i 2020, selvom Naviair først kan begynde at opkræve nogle af de 474,0 mio. kr. hos luftfartsselskaberne fra 2023 og 5 til 7 år frem i form af stigninger i enhedsraterne.

Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger udgjorde 214,8 mio. kr. mod 215,2 mio. kr. i 2019.

Personaleomkostninger

Personaleomkostningerne udgjorde 667,6 mio. kr. mod 597,8 mio. kr. i 2019. De samlede personaleomkostninger er dermed steget med 69,8 mio. kr. Årsagen til stigningen

er primært hensættelser vedrørende frivillige fratrædelser, som udgør 72,0 mio. kr. De frivillige fratrædelser vil være effektueret i 2021, og vil herefter sammen med nedlæggelsen af ubesatte stillinger medføre en årlig besparelse i størrelseordenen 90 mio. kr.

I 2020 var det gennemsnitlige antal medarbejdere 627 mod 630 i 2019.

Afskrivninger

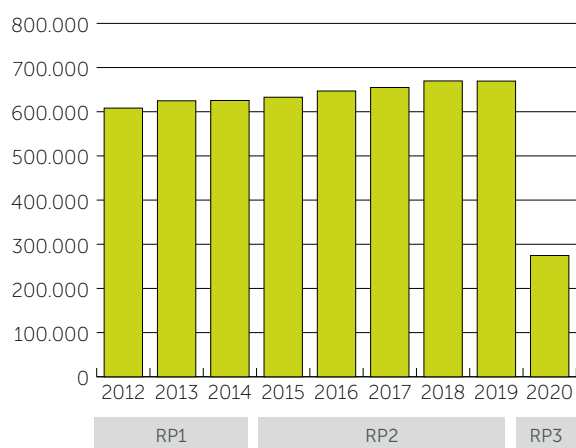
Af- og nedskrivningerne udgjorde 106,1 mio. kr. mod 101,5 mio. kr. i 2019. Af- og nedskrivningerne er øget som følge af færdiggjorte anlægsprojekter. Investeringerne i immaterielle og materielle anlægsaktiviteter udgjorde 73,0 mio. kr., hvilket er 39 mio. kr. mindre end i 2019.

Balance

Naviairs balancesum udgjorde 1.913,6 mio. kr. pr. 31. december 2020 mod 1.879,7 mio. kr. pr. 31. december 2019. Stigningen skyldes, at balancesummen er påvirket af Naviairs tilgodehavender hos luftfartsselskaberne for regulering af underdækning som følge af lavere trafik under COVID-19-krisen samt tilgodehavender hos specifikke luftfartsselskaber for udsættelse af

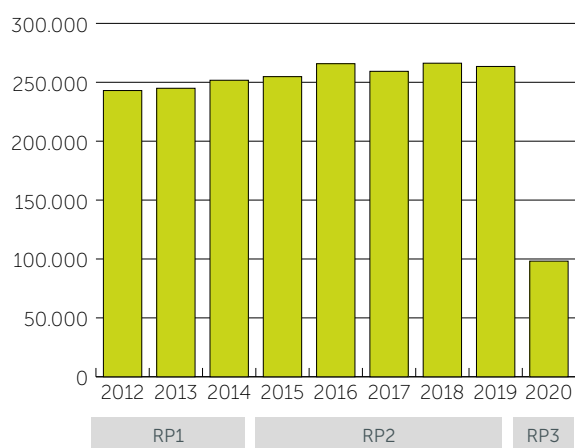
Operationer, En route

En route-operationer, dansk luftrum



Operationer, TNC København

Starter og landinger, Københavns Lufthavn





10 %
 Fra midten af marts 2020 oplevede luftfarten et fald i flytrafikken på ned til 10 procent af det europæiske trafikniveau i 2019 som følge af den verdensomspændende COVID-19-pandemi.

betalingsfristen til 2021 for flyvninger i marts til maj 2020. Hertil kommer tilgodehavender fra staten for refusion af tjenestemandspensioner.

Som følge af COVID-19's indflydelse på nedgangen i den globale flytrafik har vi vurderet, at der er indikationer på, at selskabets immaterielle- og materielle anlægsaktiver kunne være værdiforringet. Vi har på denne baggrund udført en nedskrivningstest, hvor det er blevet vurderet, hvorvidt der er behov for at nedskrive værdien af de bogførte immaterielle- og materielle anlægsaktiver til en lavere genindvindingsværdi. Resultatet af nedskrivningstesten er, at den ikke viste behov for nedskrivning. Der henvises til note 12 for yderligere detaljer, herunder følsomhed, vedrørende den gennemførte nedskrivningstest.

Balancesummen er negativt påvirket af, at Naviairs beholdning af likvider og værdipapirer er reduceret med mere end 200 mio. kr. som følge af færre flyvninger og heraf følgende nedgang i realiserede indtægter. Herudover har Naviair trukket 175 mio. kr. af lånefaciliteten på 500 mio. kr. i banken for at sikre likviditeten.

På grund af det markante fald i flytrafikken i 2020 faldt vores realiserede indtægter tilsvarende markant fra ultimo februar og året ud. Ifølge aftalen om "Exceptional Measures" vedtaget på Appeal Committee får vi dækning for vores faktiske omkostninger under nogle givne forudsætninger. På den baggrund vurderer vi, at vi må opkræve en del af vores faktiske omkostninger i 2020 hos luftfartsselskaberne gennem forhøjede enhedsrater som udgangspunkt over en 5-årig periode fra og med 2023. Naviairs over-/underdækning reguleres årligt.

Naviairs egenkapital var pr. 31. december 2020 på 1.085,5 mio. kr., hvoraf 600,0 mio. kr. er ansvarlig kapital, 459,1 mio. kr. er overført resultat og 26,4 mio. kr. er reserve for nettoopskrivningen efter indre værdis metode.

Pr. 31. december 2020 var der en restgæld på 200 mio. kr. af det ansvarlige lån, som Naviair fik ved etableringen som selvstændig offentlig virksomhed i 2010. Det ansvarlige lån er indgået på betingelser, der betyder, at lånet til enhver tid kan anses for egenkapital eller kapital sidestillet hermed.

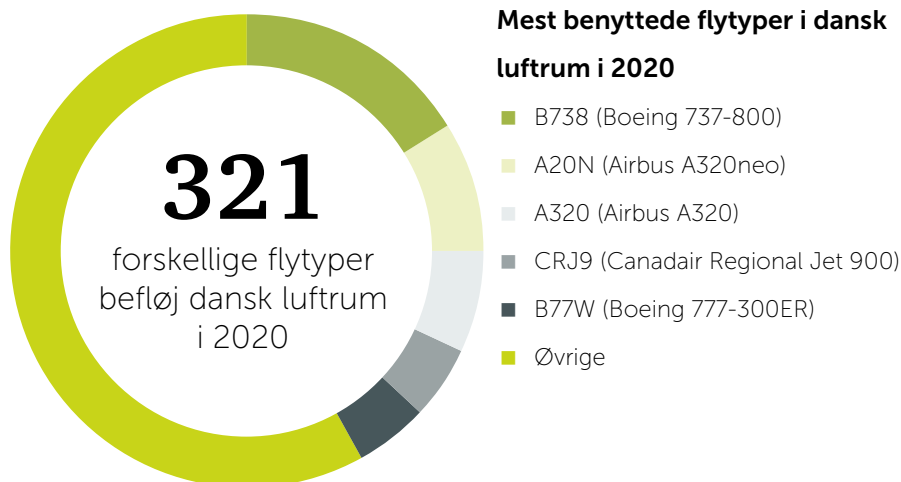
Årets negative pengestrøm vedrørende primær drift udgjorde 294,3 mio. kr. Likviditeten er reduceret med 49,4 mio. kr. primært som følge af manglende realiserede indtægter på grund af COVID-19-krisen. Lånefaciliteten på 500 mio. kr. i banken sikrer sammen med lånet fra staten tilstrækkelig likviditet til at opretholde driften i 2021.

Soliditetsgrad inklusive ansvarlig lånekapital udgør 67,2 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.



COSTBASEREGNSKAB 2020 (DKK 1.000)	En route Danmark	En route Intern Grønland	En route Nord- atlanten	TNC København	Øvrige	I alt
Nettoomsætning inkl. regulering af over-/underdækning	644.167	29.792	35.388	180.930	66.939	957.216
Andre eksterne omkostninger	-126.951	-16.100	-21.141	-34.672	-15.837	-214.701
Personaleomkostninger fratrukket arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	-423.265	-11.843	-11.894	-128.205	-73.085	-648.292
EBITDA	93.951	1.849	2.353	18.053	-21.983	94.223
Af- og nedskrivninger	-82.019	-1.726	-5.716	-14.824	-1.808	-106.093
EBIT	11.932	123	-3.363	3.229	-23.791	-11.870
Finansielle poster	-7.112	-123	-339	-1.068	-54.477	-63.119
Resultat før skat	4.820	0	-3.702	2.161	-78.268	-74.989

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 CO₂-udledningen og udgifterne til luftfartstjenester.

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

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

COVID-19-krisen har fjernet alle tidligere forudsætninger, der lå til grund for den tredje referenceperiode. I løbet af foråret 2021 vil Kommissionen fremsætte nye mål for omkostningseffektivitet og forventeligt også nye mål på områderne for miljø og kapacitet. Herefter vil medlemslandene skulle indsende nye præstationsplaner i efteråret 2021, for perioden som løber frem til 2024.

Selv om planen endnu ikke er godkendt, ligger det fast, at den forudsætter at vores hidtidige høje sikkerhedsniveau fastholdes. Samtidig fastlægger målet for Kapacitet et maksimalt forsinkelsesniveau, som Naviair kan pålægge det enkelte fly. Det maksimale gennemsnitlige forsinkelsesniveau er fastlagt til 0,07 minutter pr. en route-flyvning og 0,10 minutter pr. landende fly i Københavns Lufthavn. Niveaulet er betydeligt lavere end det europæiske gennemsnit.

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.

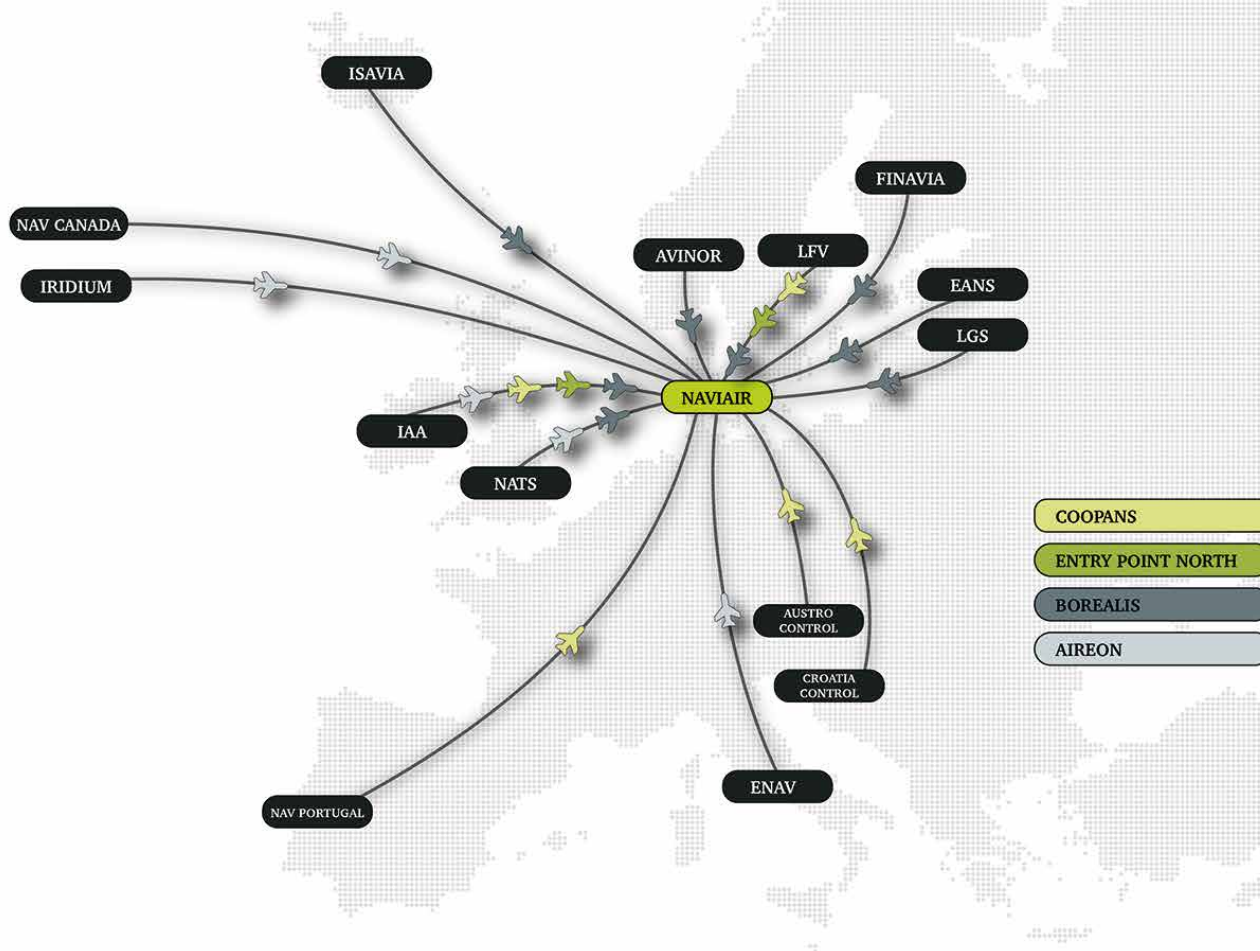
Kunder

Luftfartsmarkedet var i 2020 voldsomt præget af COVID-19-krisen og luftfarten har aldrig tidligere oplevet en tilsvarende krise. Alle vore kunder er hårdt ramt og har afviklet trafik i et omfang, der i 2020 har ligget på mellem 10 og 50 procent af deres operative trafikniveau i 2019, og tilmed har antallet af passagerer ombord på de fleste flyvninger været mere end halveret i forhold til 2019.

I Naviair har vi i videst muligt omfang bestræbt os på at støtte vores kunder i den vanskelige situation gennem opretholdelse af det højeste mulige serviceniveau samt langsigtet reduktion af vores årlige omkostninger. Vi har samtidig opretholdt vores løbende dialog med kunderne og i lyset af deres vanskelige situation på alle områder bestræbt os på at sætte os ind i og at imødekomme deres behov og forventninger.

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 2020 var der cirka 1.400 kunder, som abonnerede på nyhedsbrev om vores publikationer.



Internationale partnerskaber

Luftfart og lufttrafikstyring er i sagens 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 mål-

sætning 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 LFKV om en route-trafikafviklingen i det fælles dansk-svenske luftrum. Samarbejdet koordineres mellem lederne i LFKV og Naviair med målsætning om fortsat at optimere driften i det fælles dansk-svenske luftrum. Herudover medfører samarbejdet blandt andet betydelige besparelser gennem tegning af fælles forsikringer.

COOPANS

COOPANS er et internationalt samarbejde mellem Naviair, Austro Control, Croatia Control, Irish Aviation Authority, LFKV 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 ANSP'erne 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.



274.058

Samlet faldt antallet af kontrollerede operationer i dansk luftrum i 2020 med 59,0 procent til 274.058 mod 669.375 i 2019.

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 Navi-air, 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 udvide 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 flyhandlingselskaber.

Navi-air 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 lufttrafikstyringsselskaberne NAV Canada (37,2 %), italienske ENAV (9,1 %), Irish Aviation Authority (4,4 %) og engelske NATS (9,1 %).

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.

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 med kapaciteten i luftrummet øges.

På sikkerhedsområdet bidrager Aireons system også til forbedringer, da

det fremover vil være langt mindre sandsynligt, at trafikfly kan forsvinde sporløst.

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. Ved udgangen af 2020 havde Aireon cirka 20 betalende kunder – fortrinsvis ANSP'er. COVID-19-krisen og den deraf følgende generelle afmatning og pengemangel på luftfartsmarkedet har imidlertid i 2020 bremset tempoet for Aireons udbredelse og vanskeliggjort salg til nye kunder.

Trafiknedgangen som følge af COVID-19-krisen har også ramt Aireon økonomisk gennem indtægtsnedgang, idet kunderne faktureres i forhold til antallet af flyvetimer. Derfor har Aireon gennemført en række tiltag for at skabe balance mellem indtægter og udgifter – herunder betydelige reduktioner af medarbejderantallet. Vi forventer fortsat udbetaling af dividende af vores investering, men forventer, at det vil ske senere end oprindeligt planlagt.

Som følge af COVID-19's indflydelse på nedgangen i den globale flytrafik har vi foretaget en revurdering af dagsværdien af investeringen i kapitalandelene i Aireon. Den revurderede dagsværdi har betydet en negativ regulering på 33,8 mio. kr., hvilket bl.a. skyldes opdaterede forventninger til udbytteafkast af investeringen. Der henvises til note 13, hvor der er givet yderligere detaljer om grundlaget for værdiansættelsen.

A6 Alliance

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

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

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.

Droner

Naviairs designering omfatter også dronetrafik i dansk luftrum. Området får stadig større behov for fokus i takt med den kraftige vækst i antallet af kommercielle droner både nationalt og globalt.

Alene i Danmark var der i 2020 over 5.000 registrerede kommercielle droner, og antallet forventes at være fordoblet inden 2025. Der er vækst i droneantallet og en stigende efterspørgsel fra både sundhedssektoren, erhvervslivet, landbruget og myndighederne efter droneydelser, der kræver stadig mere komplekse operationer. Der er derfor behov for, at der hurtigt etableres en trafikstyringsplatform, som både muliggør komplekse operationer, flyvning med droner uden for droneoperatørens synsvidde og sikker og effektiv dronetrafik integreret med den konventionelle flytrafik.

I 2019 etablerede Naviair derfor en droneafdeling, som i et tæt partnerskab med branchens øvrige aktører vil stå for etableringen af en dansk UTM-plattform. Testen af platformen

blev indledt i oktober 2020 i U-space Fyn. Efter planen skal UTM-plattformen åbnes for dronebranchen i hele Danmark i 2021, og i 2022 skal platformen levere trafikstyring, som muliggør flyvning med droner uden for droneoperatørens synsvidde. I de efterfølgende år skal platformen udbygges, så den er i stand til at håndtere stadig mere komplekse droneoperationer.

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

Naviair indgår i partnerskabet U-space Fyn, der omfatter aktører fra alle områder inden for dronebranchen – herunder Syddansk Universitet, Dronecenter Fyn, Trafikstyrelsen samt repræsentanter fra industrien.

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 Naviair for, hvordan vi i 2020 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 2020 henvises derfor til rapporten.

Læs mere på 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 Transportministeriet den endelige myndighed over virksomheden inden for de rammer, der er fastlagt i lovgivningen.

Vi tilrettelægger vores selskabsledelse således, at den er tilpasset såvel lovgivningen som virksomhedens

karakter. Herudover er Naviair underlagt selskabsloven, årsregnskabsloven og anden relevant lovgivning med de fornødne tilpasninger, der gælder for Naviair. Naviair er også omfattet af offentlighedsloven og forvaltningsloven.

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

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.

Naviair har i 2020 etableret en whistleblowerordning, hvor medarbejdere, leverandører og kunder kan indberette viden eller mistanke om forhold der er i strid med lovgivningen eller Naviairs interne regler.

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 2020.

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 ekstern finansiel rapportering giver et retvisende billede uden væsentlig fejlinformation samt at sikre valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis.

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

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

Bestyrelsen overvåger regnskabsaflæggelsesprocessen, herunder blandt andet, at gældende lovgivning overholdes, og at anvendt regnskabspraksis er relevant. Bestyrelsen har et 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, som vi særligt vil fremhæve. Det gælder den negative udvikling i flytrafikken, risikoen for cyber-angreb og nedbrud i de tekniske systemer.

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

Flytrafik

Naviairs økonomiske fleksibilitet er begrænset, idet vi er bundet til en forholdsvis høj andel af faste omkostninger i form af specialuddannede medarbejdere og specialudviklede systemer. Vi kan derfor ikke gennemføre meget hurtige tilpasninger af vores omkostninger i situationer med bratte fald i vores indtægter eller bratte stigninger i flytrafikken. Selv i en krise, hvor trafikken ligger på et meget lavt niveau, har vi altid behov for en betydelig operativ grundbemanding for at kunne opretholde fuld trafikstyring. Naviair står selv for uddannelse af flyveledere, og vi bestræber os altid på at have de ressourcer, der skal til for at imødekomme luftfartens behov og den service, de efterspørger.

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 negative udvikling i flytrafikken repræsenterer en høj økonomisk risiko for Naviair over de kommende år. Dette gælder i væsentlig grad ved de kommende krav (RP3) til omkostningsreduktioner og prisudvikling, hvor de priser vi kan opkræve fra 2022 og frem, skal godkendes af EU. Endvidere kan den negative udvikling medføre, at luftfartselskabernes betalingsevne reduceres yderligere, hvilket kan medføre et øget direkte tab.

Vi forventer, at COVID-19-krisen vil medføre trafik på et betydeligt lavere niveau end 2019-niveauet frem til 2024 og muligvis også i de efterfølgende år. Nuværende prognoser for flytrafikken er omfattet med betydelig usikkerhed. I forhold til nuværende prognoser er Naviairs lånefacilitet på 1 mia. kr. tilstrækkelig til at sikre selskabets drift i 2021, hvor der forventes en overskydende likviditet på 400 mio. kr. ultimo 2021. Der vil løbende blive udarbejdet nye analyser og prognoser med henblik på at sikre, at Naviair de kommende år fortsat har tilstrækkelig likviditet og en langtidsholdbar økonomi.

Cyberangreb

Naviair er omfattet af cirkulæret om kritisk infrastruktur, og vi arbejder systematisk med at reducere og minimere risikoen for cyber-angreb. I 2020 blev Naviair ISO 27001-certificeret til varetagelsen af cyber- og informationssikkerhed. Naviair har etableret en Cyber- and Information Security Committee, der løbende overvåger trusselsbilledet og sikrer en høj grad af opmærksom omkring cyber-sikkerhed.

Tekniske systemer

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

Forsikring

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

Forventninger til 2021

For 2021 forventer vi fortsat markant mindre flytrafik end før COVID-19-krisen. Eurocontrols prognose, som vi baserer vores forventninger på, forudsiger en trafik i 2021 på mellem 50 og 73 procent af trafikniveauet i 2019.

Enhedsraterne for 2021 er jævnfør de gældende EU-regler fastsat uden hensyntagen til COVID-19-krisen og den deraf følgende mindre trafik. I henhold til EU-reglerne nedsættes en route-enhedsraten med knap 6 procent og enhedsraten for tårnkontrolltjeneste i København nedsættes med knap 4 procent. I lighed med 2020 forventer vi at oparbejde en betydelig underdækning, som vi først kan opkræve gennem forhøjede rater fra 2023 og fremover. Dette medfører, at vores likviditet vil komme under yderligere pres i 2021.

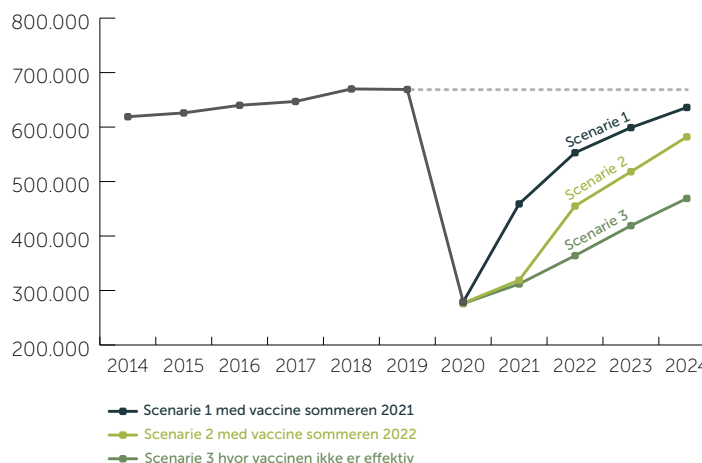
Det er vurderingen, at vi med de indgående aftaler om lånefaciliteter har et tilstrækkeligt kapitalberedskab til at opretholde driften i 2021.

Vi forventer ikke, at den indregnede underdækning fuldt ud kan kompensere for tabte indtægter i 2021. Som følge af lavere enhedsrater og en fortsat lav trafik forventer vi lavere indtægter i 2021 end i 2020. Samtidig forventer vi, at vores omkostninger i 2021 bliver mindre end i 2020, primært fordi vi ikke forventer hensættelser til frivillige fratrædelser og nedskrivning af værdien af vores ejerandel i Aireon.

Samlet set forventer vi derfor med de nuværende trafikprognoser et nul-resultat for 2021, samt et yderligere træk på lånefaciliteten i 2021 i størrelsesordenen 400 mio. kr.

Eurocontrols 5-års trafikprognose, En route Danmark

Antal operationer med scenarie 1, 2 og 3.



650 mio.

Beregninger fra NAV Canada estimerer, at luftfartsselskaberne, takket være Aireon, på ruterne over Nordatlanten samlet set vil spare mindst 650 mio. kr. på brændstofreduktioner, samtidig med kapaciteten i luftrummet øges.



Naviairs ledelse

Bestyrelse

Anne Birgitte Lundholt (formand)

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

Per Møller Jensen (næstformand)

Administrerende direktør, Stjernegaard Rejser A/S

Esben Jean-Pierre Blum

Overflyveleder
Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

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. Formand for bestyrelsens revisionsudvalg.

Christina Rasmussen

Medlem af bestyrelsens revisionsudvalg.

Direktion

Carsten Fich

CEO

Mads Kvist Eriksen

CFO

Øvrige ledende medarbejdere

Thorsten Elkjær

COO

Morten Søndergaard

CTO

Pernille Juel Sefort

CHRO

Ledespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2020 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 17. marts 2021

I direktionen

Carsten Fich
CEO

Mads Kvist Eriksen
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

**) Formand for bestyrelsens revisionsudvalg

***) Medlem af bestyrelsens revisionsudvalg

COOPANS

COOPANS-systemet i København, Roskilde og Billund bliver succesfuldt opgraderet til Build 3.6 uden gener for luftfarten.



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 2020, 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 2020 samt af resultatet af koncernens og Naviairs aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2020 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 revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af Naviairs interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om Naviairs evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i koncernregnskabet og årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger

ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at Naviair ikke længere kan fortsætte driften.

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

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

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

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

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

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

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

Erklæring i henhold til anden lovgivning og øvrig regulering

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

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

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

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

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

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

København, den 17. marts 2021

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

1.400

I 2020 var der cirka 1.400 kunder, som abonnerede på AIM's nyhedsbrev om vores publikationer.



Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair for 2020 er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for regnskabsklasse D og lov om Naviair.

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

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

Generelt om indregning og måling

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

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

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

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

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

Omregning af fremmed valuta

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

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

Koncernregnskabet

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

Konsolideringsprincipper

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

I koncernregnskabet indregnes dattervirksomhedernes regnskabsposter 100 procent.

Resultatopgørelse

Nettoomsætning

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

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

Nettoomsætning indregnes 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 renteomkostninger, 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 3-20 år.

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

Materielle anlægsaktiver

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

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen, omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen og omkostninger til klargøring af aktivet indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug. For egenfremstillede ak-

tiver omfatter kostprisen direkte og indirekte omkostninger til materialer, komponenter, underleverandører og lønninger.

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

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

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

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

Den skønnede brugstid af materielle anlægsaktiver dekomponeres i væsentlige bestanddele.

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

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder

Modervirksomheden

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder måles til kostpris. 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 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 modposter i resultatopgørelsen under nettoomsætning. Saldoen udgør det beløb, som virksomheden forventer at tilbagebetale eller opkræve i kommende års takster for forretningsområder underlagt reguleringsmæssig prisregulering.

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

Tilgodehavender

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

Periodeafgrænsningsposter

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

Værdipapirer

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

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger omfatter kontante beholdninger og bankindeståender.

Udskudt skat

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

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

Andre finansielle forpligtelser

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

Pensioner og rådighedsbeløb

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

Tilgodehavende og skyldig selskabsskat

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

Periodeafgrænsningsposter

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

Pengestrømsopgørelsen

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

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

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

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

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

Pengestrømsopgørelsen kan ikke udledes alene af det offentliggjorte regnskabsmateriale.

404 kr.

I 2020 udgjorde en route-enhedsraten for dansk luftrum 429 kr. pr. service-enhed. I 2021 sænkes den til 404 kr.



5 år

Entry Point North Danmark kunne
i 2020 fejre 5-års fødselsdag



Resultatopgørelse

RESULTATOPGØRELSE 1. JANUAR - 31. DECEMBER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		2020	2019	2020	2019
Nettoomsætning	1	957.204	937.245	957.216	937.257
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	2	19.325	20.459	19.325	20.459
Andre driftsindtægter	3	0	207.051	0	207.051
Andre eksterne omkostninger	4	-214.822	-215.171	-214.701	-214.834
Personaleomkostninger	5	-667.617	-597.774	-667.617	-597.774
Af- og nedskrivninger	6	-106.093	-101.480	-106.093	-101.480
Andre driftsomkostninger	3	0	-210.772	0	-210.772
Driftsresultat		-12.003	39.558	-11.870	39.907
Nedskrivning af finansielle aktiver	13	-33.800	0	-57.155	0
Indtægter af kapitalandele i associerede virksomheder		8.286	15.774	2.877	4.434
Finansielle indtægter	7	2.290	2.703	8.897	9.285
Finansielle omkostninger	8	-17.777	-16.990	-17.738	-16.930
Resultat af ordinære aktiviteter før skat		-53.004	41.045	-74.989	36.696
Skat af årets resultat	9	5.979	-3.694	4.520	-5.155
Periodens resultat	10	-47.025	37.351	-70.469	31.541

Balance

AKTIVER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Erhvervede immaterielle rettigheder		3.847	4.750	3.847	4.750
Luftrafikstyringssystem		521.342	528.196	521.342	528.196
Immaterielle anlægsaktiver under udførelse		30.121	43.503	30.121	43.503
Immaterielle anlægsaktiver	11	555.310	576.449	555.310	576.449
Grunde og bygninger		264.914	266.242	264.914	266.242
Produktionsanlæg og maskiner		264.600	295.807	264.600	295.807
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar		7.882	5.298	7.882	5.298
Materielle anlægsaktiver under udførelse		58.961	47.322	58.961	47.322
Materielle anlægsaktiver	12	596.357	614.669	596.357	614.669
Kapitalandele i tilknyttede virksomheder		0	0	18.345	75.500
Kapitalandele i associerede virksomheder		31.213	27.841	4.833	4.833
Andre værdipapirer og kapitalandele		146.377	180.177	0	0
Finansielle anlægsaktiver	13	177.590	208.018	23.178	80.333
Anlægsaktiver		1.329.257	1.399.136	1.174.845	1.271.451
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	14	139.982	172.662	139.982	172.662
Tilgodehavende hos tilknyttede virksomheder		0	0	130.128	127.080
Andre tilgodehavender	15	108.264	59.532	108.149	59.523
Reguleringsmæssige underdækninger	16	288.163	0	288.163	0
Periodeafgrænsningsposter	17	37.539	39.004	37.539	39.004
Tilgodehavender		573.948	271.198	703.961	398.269
Værdipapirer		0	149.548	0	149.548
Likvide beholdninger		10.420	59.848	9.876	55.289
Omsætningsaktiver		584.368	480.594	713.837	603.106
Aktiver		1.913.625	1.879.730	1.888.682	1.874.557

PASSIVER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Ansvarlig kapital		600.000	600.000	600.000	600.000
Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode		26.380	23.008	0	0
Overført resultat		459.137	511.573	459.137	529.606
Egenkapital		1.085.517	1.134.581	1.059.137	1.129.606
Udskudt skat	18	67.847	73.817	69.309	73.817
Hensættelser til reguleringsmæssige overdækninger	19	0	185.869	0	185.869
Hensatte forpligtelser		67.847	259.686	69.309	259.686
Ansvarlig lånekapital	20	200.000	200.000	200.000	200.000
Kreditinstitutter		175.000	0	175.000	0
Indefrosne feriepenge		56.135	0	56.135	0
Langfristede gældsforpligtelser		431.135	200.000	431.135	200.000
Leverandører af varer og tjenesteydelser		46.085	52.426	46.060	52.228
Gæld til associerede virksomheder		342	3.056	342	3.056
Skyldig selskabsskat		0	2.864	0	2.864
Anden gæld	21	185.158	139.525	185.158	139.525
Periodeafgrænsningsposter		97.541	87.592	97.541	87.592
Kortfristede gældsforpligtelser		329.126	285.463	329.101	285.265
Gældsforpligtelser		760.261	485.463	760.236	485.265
Passiver		1.913.625	1.879.730	1.888.682	1.874.557
Eventualforpligtelser	22				
Nærtstående parter og ejerforhold	23				
Begivenheder efter balancedagen	24				

Egenkapitalopgørelse

EGENKAPITALOPGØRELSE (DKK 1.000)	Koncern				Modervirksomhed		
	Ansvarlig kapital	Reserve for netto-opskrivning efter indre værdis metode	Overført resultat	I alt	Ansvarlig kapital	Overført resultat	I alt
Egenkapital 1. januar 2020	600.000	23.008	511.573	1.134.581	600.000	529.606	1.129.606
Udbetalt udbytte fra associerede virksomheder	0	-2.877	0	-2.877	0	0	0
Valutakursreguleringer	0	838	0	838	0	0	0
Årets resultat	0	5.411	-52.436	-47.025	0	-70.469	-70.469
Egenkapital 31. december 2020	600.000	26.380	459.137	1.085.517	600.000	459.137	1.059.137

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	
		2020	2019	2020	2019
Driftsresultat		-12.003	39.558	-11.870	39.907
Af- og nedskrivninger		112.462	107.387	112.462	107.387
Andre hensatte forpligtelser		-191.839	30.713	-190.377	30.713
Ændring i arbejdskapital	25	-202.954	-14.830	-205.721	-13.520
Pengestrømme vedrørende primær drift		-294.334	162.828	-295.506	164.487
Modtagne finansielle indtægter		5.167	7.137	11.774	13.719
Betalte finansielle omkostninger		-17.777	-16.990	-17.738	-16.930
Betalt selskabsskat		5.979	-12.510	4.520	-13.971
Pengestrømme vedrørende drift		-300.965	140.465	-296.950	147.305
Køb af immaterielle anlægsaktiver		-25.409	-38.876	-25.409	-38.876
Køb af materielle anlægsaktiver		-47.602	-73.505	-47.602	-73.505
Køb/salg af værdipapirer		149.548	-49.959	149.548	-49.959
Pengestrømme vedrørende investeringer		76.537	-162.340	76.537	-162.340
Optagelse af gæld til kreditinstitutter		175.000	0	175.000	0
Pengestrømme vedrørende finansiering		175.000	0	175.000	0
Ændring i likvider		-49.428	-21.875	-45.413	-15.035
Likvider primo		59.848	81.723	55.289	70.324
Likvider ultimo		10.420	59.848	9.876	55.289

Noter

1	Nettoomsætning	Koncern		Modervirksomhed	
		2020	2019	2020	2019
	(DKK 1.000)				
	En route – Danmark, afgifter	259.579	628.000	259.579	628.000
	TNC København, afgifter	63.747	163.702	63.747	163.702
	Provinslufthavne	42.470	55.280	42.470	55.280
	Nordatlanten	35.249	29.674	35.249	29.674
	Statsfinansierede områder	45.019	58.658	45.019	58.658
	Salg af varer og tjenesteydelser i øvrigt	37.108	33.845	37.120	33.857
	Regulering af over-/underdækning afgifter	474.032	-31.914	474.032	-31.914
		957.204	937.245	957.216	937.257

2	Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	Koncern		Modervirksomhed	
		2020	2019	2020	2019
	(DKK 1.000)				
	Aktiveret direkte løn	17.810	18.834	17.810	18.834
	Aktiverede indirekte produktionsomkostninger	1.515	1.625	1.515	1.625
		19.325	20.459	19.325	20.459

3 **Andre driftsindtægter og andre driftsomkostninger**

Andre driftsindtægter i 2019 omfatter ydelser leveret til NUAC HB i henhold til leveringskontrakt. Herunder primært udlån af medarbejdere til NUAC HB. Andre driftsomkostninger i 2019 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 varetog fra 1. september 2019 igen selv driften af kontrolcentralen i Kastrup samt operationel support. NUAC HB blev likvideret i 2019.

4	Andre eksterne omkostninger	Koncern		Modervirksomhed	
		2020	2019	2020	2019
	(DKK 1.000)				
	Honorar til revisorer:				
	Lovpligtig revision, ekstern revisor	425	446	400	420
	Rådgivningsydelser, ekstern revisor	2.374	312	2.374	312
	Andre erklæringer med sikkerhed, ekstern revisor	179	26	179	26
	Rigsrevisionen, lovpligtig revision	0	108	0	108
		2.978	892	2.953	866

5 Personaleomkostninger	Koncern		Modervirksomhed	
	2020	2019	2020	2019
(DKK 1.000)				
Løn og gager	615.170	511.553	615.170	511.553
Pensioner	50.794	83.948	50.794	83.948
Andre omkostninger til social sikring	1.653	2.273	1.653	2.273
	667.617	597.774	667.617	597.774
Herudaf udgør vederlag til direktion og bestyrelse:				
Løn til direktion	3.786	3.701	3.786	3.701
Pension til direktion	599	590	599	590
Bestyrelseshonorar	1.667	1.618	1.667	1.618
	6.052	5.909	6.052	5.909

Personaleomkostninger er påvirket af en hensættelse på 72 MDKK vedrørende aftaler om frivillige fratrædelser, som vil være effektueret inden udgangen af 2021.

Den samlede løn og pension for den administrerende direktør udgør 2.427 TDKK inklusive resultatløn på 132 TDKK. For den viceadministrerende direktør & CFO udgør den samlede løn og pension 1.959 TDKK inklusive resultatløn på 92 TDKK. Bestyrelsesformandens vederlag udgør 426 TDKK, næstformandens udgør 295 TDKK og øvrige medlemmers vederlag udgør 137 TDKK. Herudover udgør vederlag til medlemmer af revisionsudvalget i alt 123 TDKK.

Gennemsnitligt antal medarbejdere	627	630	627	630
--	------------	------------	------------	------------

6 Af- og nedskrivninger	Koncern		Modervirksomhed	
	2020	2019	2020	2019
(DKK 1.000)				
Erhvervede immaterielle anlægsaktiver	2.324	1.641	2.324	1.641
Lufttrafikstyringssystem	44.224	42.379	44.224	42.379
Grunde og bygninger	21.540	21.665	21.540	21.665
Produktionsanlæg og maskiner	39.894	38.078	39.894	38.078
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	4.480	3.624	4.480	3.624
Offentlige tilskud vedr. anlægsprojekter	-6.369	-5.907	-6.369	-5.907
	106.093	101.480	106.093	101.480

7 Finansielle indtægter	Koncern		Modervirksomhed	
	2020	2019	2020	2019
(DKK 1.000)				
Valutakursgevinster	827	964	826	956
Renteindtægter tilknyttede virksomheder	0	0	6.608	6.590
Renteindtægter associerede virksomheder	0	2	0	2
Andre renteindtægter	1.463	1.737	1.463	1.737
	2.290	2.703	8.897	9.285

8	Finansielle omkostninger (DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
		2020	2019	2020	2019
	Valutakurstab	1.483	1.309	1.475	1.298
	Kurstab på obligationer	1.488	1.946	1.488	1.946
	Øvrige rentekomkostninger	19.521	19.560	19.490	19.511
	Ikke-fradragsberettigede renter og procenttillæg	26	0	26	0
	Aktivering af byggerenter	-4.741	-5.825	-4.741	-5.825
		17.777	16.990	17.738	16.930

9	Skat af årets resultat (DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
		2020	2019	2020	2019
	Årets aktuelle skat	0	6.924	0	8.385
	Ændring af udskudt skat	-5.970	-1.200	-4.508	-1.200
	Regulering af skat vedrørende tidligere år	-9	-2.030	-12	-2.030
		-5.979	3.694	-4.520	5.155

10	Forslag til resultatdisponering (DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
		2020	2019	2020	2019
	Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode	5.411	11.340	0	0
	Overført resultat	-52.436	26.011	-70.469	31.541
		-47.025	37.351	-70.469	31.541

11	Immaterielle anlægsaktiver (DKK 1.000)	Erhvervede immaterielle rettigheder	Lufttrafikstyrings-system	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
	Kostpris 1. januar 2020	27.477	936.483	43.503	1.007.463
	Tilgang i årets løb	323	6.091	18.995	25.409
	Afgang i årets løb	-9	0	0	-9
	Overførsler	1.098	31.279	-32.377	0
	Kostpris 31. december 2020	28.889	973.853	30.121	1.032.863
	Af- og nedskrivninger 1. januar 2020	22.727	408.287	0	431.014
	Årets afskrivninger	2.315	44.224	0	46.539
	Årets nedskrivninger på udrangerede aktiver	9	0	0	9
	Afgang i årets løb	-9	0	0	-9
	Af- og nedskrivninger 31. december 2020	25.042	452.511	0	477.553
	Regnskabsmæssig værdi 31. december 2020	3.847	521.342	30.121	555.310
	Heraf aktiverede finansieringsomkostninger	0	28.984	1.813	30.797

Nedskrivningstest
Se note 12.

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 2020	645.335	699.497	30.689	47.322	1.422.843
Tilgang i årets løb	5.218	3.207	5.313	33.864	47.602
Afgang i årets løb	-3.169	-14.081	-4.686	0	-21.936
Overførsler	14.994	5.480	1.751	-22.225	0
Kostpris 31. december 2020	662.378	694.103	33.067	58.961	1.448.509
Af- og nedskrivninger 1. januar 2020	379.093	403.690	25.391	0	808.174
Årets afskrivninger	21.540	39.628	4.277	0	65.445
Årets nedskrivninger på udrangerede aktiver	0	266	203	0	469
Afgang i årets løb	-3.169	-14.081	-4.686	0	-21.936
Af- og nedskrivninger 31. december 2020	397.464	429.503	25.185	0	852.152
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2020	264.914	264.600	7.882	58.961	596.357
Heraf aktiverede finansieringsomkostninger	6.024	16.586	0	2.683	25.293

Med undtagelse af enkelte bygninger til en samlet bogført værdi på 24,6 mio. kr. ultimo 2020, 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 148,1 mio. kr. ultimo 2020 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 Lufthavne A/S.

Nedskrivningstest

Som følge af COVID-19's indflydelse på nedgangen i den globale flytrafik har vi vurderet, at der er indikationer på, at selskabets immaterielle og materielle anlægsaktiver kunne være værdiforringet. Vi har på denne baggrund udført en nedskrivningstest, hvor det er blevet vurderet, hvorvidt der er behov for at nedskrive værdien af de bogførte immaterielle og materielle anlægsaktiver til en lavere genindvindingsværdi.

Genindvindingsværdien er baseret på værdien af den forventede fremtidige indtjening i selskabet og er fastlagt ved anvendelse af Naviairs forventede nettopengestrømme på basis af ledelsesgodkendte budgetter for årene 2021 - 2030, samt en terminalperiode der forudsætter en årlig omsætningsvækst på 1,5 %. I budgetterne har vi taget højde for, at der frem til 2024 vil være lavere aktivitet end i 2019, hvilket også stemmer med analyser udarbejdet af Eurocontrol, Den europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed.

Grundet selskabets status som en selvstændig offentlig virksomhed er det vores vurdering, at selskabet skal karakteriseres som en virksomhed med lav risiko. Dette medfører, at diskonteringsfaktoren er lavere end for almindelige erhvervsvirksomheder. Til brug for beregningen har vi anvendt 5 %, hvilket svarer til egenkapitalens forrentning, som Naviair anvender i forbindelse med ratefastsættelse. Den beregning viser en værdi af de immaterielle og materielle anlægsaktiver (genindvindingsværdi), som er knap 200 mio. kr. højere end den nuværende regnskabsmæssige værdi.

På baggrund på ovenstående forudsætninger er det vores vurdering, at genindvindingsværdien pr. balancedagen 31. december 2020 ikke er lavere end de bogførte og regnskabsmæssige værdier af immaterielle og materielle anlægsaktiverne. Der er derfor ikke noget nedskrivningsbehov.

Nedskrivningstesten er beregnet med en diskonteringsfaktor på 5 %. Såfremt der i stedet anvendes en diskonteringsfaktor på 6 %, viser beregningerne et nedskrivningsbehov på 15 mio. kr. i forhold til bogført værdi pr. 31. december 2020. Der er desuden i nedskrivningstesten anvendt en vækst i terminalperioden på 1,5 %. Såfremt denne sættes ned til 1 %, vil det isoleret set vise et nedskrivningsbehov på 5 mio. kr. i forhold til bogført værdi pr. 31. december 2020.

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 2020	4.833	180.177	185.010	75.500	4.833	80.333
Kostpris 31. december 2020	4.833	180.177	185.010	75.500	4.833	80.333
Værdireguleringer 1. januar 2020	23.008	0	23.008	0	0	0
Nedskrivninger	0	-33.800	-33.800	-57.155	0	-57.155
Udbetalt udbytte	-2.877	0	-2.877	0	0	0
Valutakursreguleringer	838	0	838	0	0	0
Andel af årets resultat	5.411	0	5.411	0	0	0
Værdireguleringer 31. december 2020	26.380	-33.800	-7.420	-57.155	0	-57.155
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2020	31.213	146.377	177.590	18.345	4.833	23.178

(DKK 1.000)	Hjemsted	Retsform	Ejerandel	Egenkapital 31. december 2020	Resultat 2020
<i>Kapitalandele i tilknyttede virksomheder omfatter:</i>					
Naviar Surveillance A/S	København	A/S	100,0	18.345	-39.122
Naviar Surveillance USA LLC	Delaware, USA	LLC	100,0	146.438	-33.806
<i>Kapitalandele i associerede virksomheder omfatter:</i>					
Entry Point North AB	Malmø-Sturup	AB	33,3	91.945	17.922
<i>Andre værdipapirer og kapitalandele omfatter:</i>					
Aireon Holdings LLC	Delaware, USA	LLC	4,4		

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

Kapitalandelene indregnes under finansielle anlægsaktiver og måles som udgangspunkt til dagsværdi, men da der er tale om en investering i et unoteret selskab, hvor dagsværdien ikke kan opgøres pålideligt, er kapitalandelen hidtil opgjort til kostpris i regnskabet.

Som følge af COVID-19's indflydelse på nedgangen i den globale flytrafik har vi vurderet, at der er indikationer på, at dagsværdien på kapitalandelene skal revurderes i og med, at investeringen i Aireon kan være udsat for værdiforringelse.

Vi har på den baggrund foretaget en revurdering af værdiansættelse af investeringen i Aireon i form af opdateret dagsværdiberegning. Den opdaterede dagsværdi er beregnet ud fra en afkastbaseret cashflow-model baseret på forventede nettopengestrømme i form af forventede udbytter fra Aireon for en periode frem mod 2034, samt en terminalværdi bestående af værdien af generelle og ordinære udbytter fremadrettet.

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

13 Finansielle anlægsaktiver (fortsat)

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

- Dagsværdien er beregnet ud fra en afkastbaseret cashflow-model baseret på forventede nettopengestrømme i form af forventede udbytter fra Aireon for en periode frem mod 2034.
- Der er indregnet en langsigtet vækst på 2 %, som vurderes at være en rimelig vækstrate på lang sigt, svarende til generel inflation og markedsvækst. Historisk set har inflationen ligget på 2-3 % jf. US CPI (US forbrugerprisindeks).
- Diskonteringsfaktoren til investering er fastsat ud fra et afkastkrav (WACC) på 17 %, som er baseret på et højt rentekrav stillet på Aireons eksterne finansiering og i forhold til rentekrav for sammenlignelige investeringer.

Det er på baggrund af ovenstående vores vurdering, at den unoterede kapitalandel i Aireon skal fastsættes til en revurderet dagsværdi på 146,4 mio. kr. pr. 31. december 2020, hvilket er lavere end den bogførte værdi ultimo 2019. Derfor er der foretaget en negativ værdiregulering med 33,8 mio. kr.

14 Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Tilgodehavender fra salg af varer og tjenesteydelser, brutto	155.921	178.073	155.921	178.073
Hensættelse til imødegåelse af forventet tab	-15.939	-5.411	-15.939	-5.411
	139.982	172.662	139.982	172.662

15 Andre tilgodehavender

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Moms og afgifter	4.255	3.925	4.252	3.916
Øvrige tilgodehavender	104.009	55.607	103.897	55.607
	108.264	59.532	108.149	59.523

16 Reguleringsmæssige underdækninger

(DKK 1.000)	En route	TNC	I alt
	Danmark	København	
Reguleringsmæssige underdækninger 1. januar 2020	0	0	0
Overført fra reguleringsmæssige overdækninger	-143.610	-42.259	-185.869
Tilbageført i året som følge af indregning i raterner	61.969	18.501	80.470
Regulering vedr. tidligere år	-4.579	-441	-5.020
Ny overdækning opstået i året	301.088	97.494	398.582
Reguleringsmæssige underdækninger 31. december 2020	214.868	73.295	288.163
Heraf underdækning fra før 2020, der forventes tilbageført inden for 1 år	86.220	24.199	110.419

COVID-19's indflydelse på nedgangen i den globale flytrafik har i 2020 medført en større regulering af den reguleringsmæssige over-/underdækning end tidligere år. Årets resultatet er positivt påvirket af regulering af over-/underdækninger på 474 mio. kr., heraf vedrører 398 mio. kr. 2020 i kraft af EU's forordning om "Exceptional Measures", som Naviair vurderer kan opkræves gennem forhøjede takster over en årrække fra og med 2023 og i takt med forventning om stigning i den globale flytrafik. Forordningen om "Exceptional measures" definerer, hvordan medlemslandene kan indregne deres faktiske omkostninger for regnskabsårene 2020 og 2021 i de reguleringsmæssige under-/overdækninger. "Exceptional measures" udskyder de performancekrav og grundlaget for rateopkrævninger for den performanceperiode, der skulle have været gældende for 2020 og frem mod 2024.

17 Periodeafgrænsningsposter

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Forudbetalt løn	29.633	29.549	29.633	29.549
Øvrige periodeafgrænsningsposter	7.906	9.455	7.906	9.455
	37.539	39.004	37.539	39.004

62,7%

I Københavns Lufthavn var faldet i antallet af starter og landinger også markant. I 2020 var antallet af operationer på 98.204 mod 263.434 operationer i 2019. Det er et fald på 62,7 procent.



18 Udskudt skat (DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Udskudt skat hviler på følgende poster:				
Materielle anlægsaktiver	118.672	114.708	118.672	114.708
Overdækning afgifter	63.396	-40.891	63.396	-40.891
Fremførbart skattemæssigt underskud	-114.221	0	-112.759	0
	67.847	73.817	69.309	73.817

Udskudt skat pr. 31. december 2020 er afsat med 22 % svarende til den aktuelle skattesats. Der forventes positiv skattepligtig indkomst indenfor de kommende 5 år, og dermed forventes det fremførte skattemæssige underskud således at kunne anvendes.

19 Hensættelser til reguleringsmæssige overdækninger (DKK 1.000)	En route	TNC	I alt
	Danmark	København	
Hensættelser til reguleringsmæssige overdækninger 1. januar 2020	143.610	42.259	185.869
Overført til reguleringsmæssige underdækninger	-143.610	-42.259	-185.869
Hensættelser til reguleringsmæssige overdækninger 31. december 2020	0	0	0

20 Ansvarlig lånekapital

Ansvarlig lånekapital er et stående lån til staten ved Transportministeriet. Naviairs bestyrelse skal årligt ud fra en samlet vurdering af den økonomiske stilling, likviditet og omfanget af ikke-efterstillede gældsforpligtelser skønne, i hvilket omfang yderligere tilbagebetaling af lånet vil være forsvarligt. Der er ikke afdraget på lånet i 2020. Lånet har en fast rente på 9 % p.a., og træder tilbage i forhold til Naviairs øvrige rentebærende gæld. Lånet opfylder dermed i henhold til låneaftalen betingelserne for at blive anset som egenkapital eller kapital sidestillet hermed.

21 Anden gæld (DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Feriepengeforpligtelser	31.252	88.213	31.252	88.213
Skyldig løn, A-skat, sociale bidrag mv.	145.258	35.748	145.258	35.748
Andre skyldige omkostninger	8.648	15.564	8.648	15.564
	185.158	139.525	185.158	139.525

22 Eventualforpligtelser

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

Kontraktlige forpligtelser

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

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

Inden for området materielle anlægsaktiver under udførelse har Naviair indgået kontrakter om opgradering af Naviairs ATM-system og anskaffelse af luftfartsrelateret udstyr og systemer i størrelsesordenen 103 mio. kr. Den resterende betalingsforpligtelse i henhold til disse kontrakter udgør i størrelsesordenen 61 mio. kr.

23 Nærtstående parter og ejerforhold

Grundlag

Bestemmende indflydelse

Transportministeriet, DK-1220 København K	Ejer, 100 %
---	-------------

Øvrige nærtstående parter

Trafikstyrelsen, 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 Transportministeriet som beskrevet i noten om ansvarlig lånekapital. Alle transaktioner med nærtstående parter er sket på markedsvilkår.

24 Begivenheder efter balancedagen

Finansudvalget har efter balancedagen pr. 31. december 2020, godkendt aktstykket om genudlån på 500 MDKK til Naviar.

25 Pengestrømsopgørelse – ændring i arbejdskapital

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	2020	2019	2020	2019
Ændringer i tilgodehavender mv.	-302.752	-20.616	-305.692	-19.134
Ændring i gældsforpligtelser mv.	99.798	5.786	99.971	5.614
	-202.954	-14.830	-205.721	-13.520



Rapport for Samfundsansvar



Læs mere om Naviair i "Rapport for Samfundsansvar 2020".
Rapporten kan findes på www.naviair.dk/ar

Om Naviair

Naviair er et statsligt infrastrukturselskab med status som selvstændig offentlig virksomhed ejet af den danske stat ved Transportministeriet. Naviair leder fly sikkert, effektivt og uden forsinkelser gennem det danske luftrum. Vores kerneaktivitet er flyveledelse, og vi har aktiviteter og lokationer i både Danmark, på Færøerne og i Grønland. Vi skaber værdi for luftfarten, samfundet og erhvervslivet, idet vi sørger for mobilitet og tilgængelighed i det danske luftrum.

Naviairs CO₂-regnskab

Vi arbejder aktivt på at nedbringe Naviairs CO₂-udledning. Derfor måler vi vores aftryk, så vi kan sætte mål og indfri dem.

Antikorruption og bestikkelse

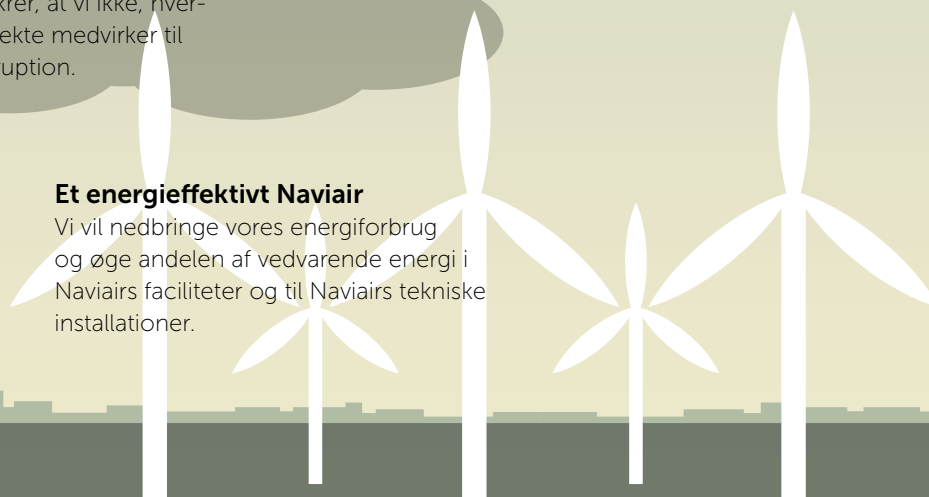
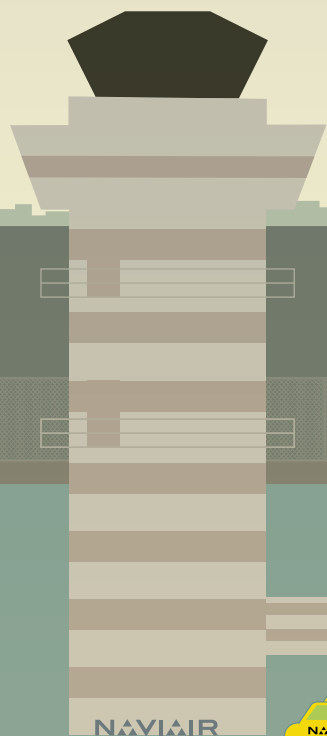
Naviair arbejder efter en række interne retningslinjer, som sikrer, at vi ikke, hverken direkte eller indirekte medvirker til bestikkelser eller korruption.

Et energieffektivt Naviair

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

Fokus på bæredygtig transport

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



Fortsat høje klimaambitioner

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

Verdensmålene som løftestang

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

Vores bidrag til en bæredygtig luftfartsbranche

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

Samarbejde med branchen

Gennem stærkt samarbejde med branchen bidrager vi til vores egen, vores kunders og Dansk Luftfarts overordnede klimavision om at blive CO₂-neutral i 2050.

Et Naviair i balance

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

Fokus på ressourceforbrug og genanvendelse

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

NAVIAIR

Naviair | Naviair Allé 1 | DK 2770 Kastrup

T +45 3247 8000

www.naviair.dk

www.twitter.com/naviair

Årsrapport 2020 udgivet marts 2021

Forside: Parkerede SAS-fly på Københavns Lufthavn under COVID-19-krisen

Foto: Kasper Meldgaard

Hent årsrapporten på www.naviair.dk/ar