

NAVIAIR

Flyvesikringstjenesten

Årsrapport **2003**



Air Navigation Services

Naviair
Årsrapport 2003

Indholdsfortegnelse

| | |
|---|-----------|
| Beretning | 3 |
| Målrapportering | 5 |
| Regnskab | 10 |
| Driftsregnskab | 10 |
| Bevillingsafregning | 12 |
| Anlægsregnskab | 13 |
| Personaleregnskab | 14 |
| Bilagsoversigt | 15 |
| Driftsregnskab <i>For Naviairs forretningsområder</i> | 16 |
| Grønt regnskab | 21 |
| Fremlæggelse & påtegning | 22 |

Beretning

Naviair er en statsvirksomhed under Trafikministeriet, og blev etableret som selvstændig virksomhed under aktivitetsområde 28.33. (Akt 199 7/5 2001) med virkning fra 1. januar 2001.

Resultater i 2003

Der er indgået en resultatkontrakt mellem Trafikministeriet og Naviair for perioden 2003 - 2006. Resultatkontrakten er rullende, dvs. at den drøftes hvert år med henblik på dels at tilføje et nyt 4. år, dels at indarbejde ændringer i resultatmålene som følge af ny lovgivning, nye internationale initiativer, brugerkrav m.v.

Ved udgangen af 2003 kan det konstateres, at 12 af målene i resultatkontrakten er fuldt opfyldt, mens 2 mål kun delvis er opfyldt og 1 mål ikke er opfyldt.

De ikke fuldt opfyldte mål drejer sig om 1) NUAC- og Skåneprojekterne, 2) tilgængelighed af ATM- og CNS-systemer og 3) udviklingen i Naviairs udgifter på en-route området. For yderligere belysning af disse henvises til den uddybende analyse under målrapporteringen.

Økonomiske resultater i 2003

Året 2003 har været præget af den økonomiske tilpasning, som Naviair gennemførte.

Det samlede resultat i 2003 beløber sig til et overskud på 18,8 mio. kr. Dette er tilfredsstillende, ikke mindst i betragtning af resultatet for 2001 og 2002, der endte med underskud på henholdsvis 45,7 mio. kr. og 44,3 mio. kr.

Driftsoverskuddet skyldes flere trafikindtægter, besparelser på driften og udsættelse af flere anlægsprojekter. Driftsoverskuddet øges via den såkaldte N+2 ordning. Nettoresultatet på 38,4 mio. kr. indgår i kalkulationsgrundlaget for costbaserne i 2005.

Oversigt over Naviairs driftsresultat (mio. kr.)

| | |
|---------------------------------|-------------|
| Indtægter | 708,0 |
| Udgifter | 689,2 |
| Årets driftsresultat | 18,8 |
| N+2 | 19,6 |
| Årets resultat efter N+2 | 38,4 |

I foråret/forsommeren 2003 gennemførte Naviair en ressource-tilpasning med sigte på en omfattende justering af virksomhedens omkostningsstruktur.

Baggrunden for ressource-tilpasningen var luftfartens krise og den deraf følgende situation med vigende indtægter. Hertil kom de betydelige driftsunderskud, der var opsamlet i 2001 og 2002, samt stigende omkostninger til afskrivning og forrentning i forbindelse med Naviairs investeringsprogram.

Naviairs opgaver

Naviairs opgave er at levere lufttrafiktjeneste. Lufttrafiktjenesten omfatter områdekontrolltjeneste i dansk luftrum - de såkaldte en-route tjenester. Desuden leverer Naviair indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste for afgående og ankomende fly til Københavns Lufthavne, Kastrup og Roskilde samt lufthavnene i Billund, Aalborg, Aarhus, Esbjerg, Bornholm og Sønderborg. Derudover ydes der informations- og alarmeringstjeneste i grønlandsk luftrum samt området omkring Færøerne. Endvidere koordinerer Naviair eftersøgnings- og redningstjeneste i Grønland.

Naviair ejer og vedligeholder Air Traffic Management (ATM)- og Communication, Navigation og Surveillance (CNS) -udstyr. ATM- og CNS-udstyr er flyvekontrollsystemer, omfattende avancerede databehandlingsystemer, radarstationer, navigationshjælpemidler (radiofyrr mv.) og tale- og datakommunikationsfaciliteter.

Herudover leverer Naviair teknisk vedligehold til eksterne kunder.

Naviair uddanner selv alt operativt personale - med flyveleder-uddannelsen som den primære.

Naviairs mission og vision

Naviairs mission og vision, dvs. virksomhedens eksistensberettigelse hhv. det langsigtede mål for udvikling af virksomheden, er formuleret således:

Mission

Naviair skal levere sikker og effektiv afvikling af lufttrafik til gavn for luftrumets brugere.

Vision

Naviair skal ved satsning på internationale alliancer udvikle virksomheden, så den til stadighed er blandt de bedste luftfartstjenester i Europa målt på følgende:

- Sikkerhed
- Effektivitet
- Regularitet
- Miljø

Såvel mission som vision tager udgangspunkt i Trafikministeriets overordnede koncernstrategi: Mobilitet der skaber værdi. Dermed understøtter Naviair koncernstrategiens elementer og offentlighedens interesser vedrørende fremkommelighed, sikkerhed, omdømme samt bruger- og medarbejdertilfredshed.

Ressourcetilpasningen indebærer over en 4 års periode en samlet besparelse på ca. 200 mio. kr. I 2007, hvor ressourcetilpasningen vil være fuldt udmøntet, forventes en varig årlig besparelse på 52,5 mio.kr. Det svarer til ca. 8 pct. af Naviairs omkostninger i 2003. I ressourcetilpasningen indgår en reduktion af antallet af medarbejdere via frivillig fratreden og afskedigelser.

Forventninger til 2004

I 2004 skal arbejdet med de 3 strategiske projekter, NUAC- og Skåne-projekterne samt etablering af en fælles nordisk uddannelsesinstitution for flyveledere, bringes så langt, at der i 2004 kan træffes politisk beslutning om projekternes skæbne.

Der er fastsat konkrete mål for såvel flyvesikkerhed som produktivitet med det sigte at skabe større fokus på og gennemsigtighed omkring disse forhold.

På de indre linier har Naviair primo 2004 - i forlængelse af ressourcetilpasningen i 2003 - iværksat et effektiviseringsprogram. Målet med effektiviseringsarbejdet er, at Naviair på sigt

- kan dokumentere en effektiviseringsforbedring på min. 2-3% om året,
- er placeret mellem de fem mest effektive lufttrafiktjenester i Europa målt på en-route omkostninger pr. flyvetime, og
- bliver den mest effektive lufttrafiktjeneste i Skandinavien målt på terminalomkostninger pr. IFR operation.

Analysearbejdet skal i hovedtræk være afsluttet medio 2004, og herefter vil der blive taget stilling til, i hvilken takt de besluttede ændringer implementeres.

Oversigt over hovedkonti

Der aflægges årsrapport for følgende hovedkonti:

28.33.01 Lufttrafiktjeneste, Danmark

28.33.02 Investeringer vedrørende Lufttrafiktjeneste, Danmark

28.33.03 Lufttrafiktjeneste, Grønland

Målrapportering

Oversigt over samlet målopfyldelse i 2003

Resultatkrav vedrørende SIKKERHED

Resultatkrav:

Flyvesikkerhed er den væsentligste kvalitetsparameter i forbindelse med lufttrafiktjeneste, og det er fastsat som mål, at antallet af alvorlige hændelser, hvor Naviair har været direkte eller indirekte årsag til forløbet, skal vise en faldende tendens i perioden .

Målet opgøres på hændelser klassificeret i henhold til det af EUROCONTROL fastsatte regelsæt ESARR 2 "Severity Classification Scheme", kategori A (alvorlig hændelse, der alene i resultatet adskiller sig fra en ulykke) og kategori B (større hændelse, hvor der ikke alene er tale om underskridelse af minima, men hvor der er aktuel fare for sammenstød mellem luftfartøjer eller med forhindringer).

Målet opgøres endeligt ved slutningen af perioden 2003 - 2006.

Årsstatus: Målet er opfyldt

Antallet af hændelser i 2003 i kategorierne A og B og direkte eller indirekte forårsaget af Naviair er opgjort til 13.

Antallet af hændelser i 2003 er således lavere end i 2002, hvor antal hændelser i de relevante kategorier udgjorde 20.

Resultatkrav:

Der etableres en systematisk hændelsesudredning, således at fakta- og årsagsregistrering bringes i overensstemmelse med de europæiske regler (ESARR 2).

Derudover etableres et databasesystem med henblik på registrering af hændelser (herunder årsagsfaktorer, iværksatte initiativer og opfølgning på disse) og påvisning af eventuelle trends.

Såvel systematiseret hændelsesudredning som databasesystem skal være etableret inden udgangen af 2003.

Årsstatus: Målet er opfyldt

Den systematiske hændelsesregistrering er etableret, og udredninger foregår efter ESARR 2.

Der er i 2003 indkøbt et databaseprogram, SoluDyne, til registrering mv. af hændelser.

Resultatkrav:

Håndbog for sikkerhed og kvalitet skal færdiggøres og implementeres i 2003 med det sigte, at de sikkerhedskritiske procedurer er ensartede og transparente.

Årsstatus: Målet er opfyldt

Med udgangen af 2003 er Naviairs kvalitetsstyrings-system på plads, bestående af Naviairhåndbogen og Kvalitetshåndbogen (niveau 1) samt Administrationshåndbogen, Personalehåndbogen, Projekthåndbogen, Økonomihåndbogen samt Uddannelseshåndbogen (niveau 2).

Resultatkrav:

I alle anlægsprojekter implementeres inden udgangen af 2003 kvalitetsstyring og Safety Management. Opfølgning foregår ved et årligt audit af projektet.

Årsstatus: Målet er opfyldt

Der er i 2003 implementeret kvalitetsstyring og Safety Management i alle anlægsprojekter.

Resultatkrav vedrørende REGULARITET

Resultatkrav:

Det er et strategisk mål for Naviair, at kapaciteten i trafikafviklingen skal matche efterspørgselen, idet regularitet har vidtrækkende økonomiske konsekvenser ikke kun for danske brugere af luftrummet og for det danske samfund, men tillige på europæisk plan. EUROCONTROL har fastsat krav om, at medlemslandene senest i 2006 skal have nedbragt den gennemsnitlige forsinkelse (average delay) pr. operation til ca. 0,3 minut. Det er fastsat som operationelt mål for en-route, at average delay (forårsaget af ACC København) højst må udgøre 0,2 minut pr. flyvning. Average delay beregnes som samlet delay i forhold til samtlige operationer og opgøres hver måned (CFMU).

Årsstatus: Målet er opfyldt

Average delay er for perioden januar - december 2003 opgjort til 0,00 minut.

Resultatkrav:

Det er et strategisk mål, at kapaciteten på Københavns Lufthavn, Kastrup skal udnyttes bedst muligt og svare til de mål, der løbende fastsættes i samarbejde med lufthavnen, idet regularitet har vidtrækkende økonomiske konsekvenser for kunderne.

Kapacitetsudnyttelsen måles ved, at antallet af starter og landinger i tidsrummet 09.00-10.00 sættes i forhold til aktuel efterspørgsel, som opgjort af CFMU.

Det operationelle mål er, at min. 98,5 pct. af efterspørgselen (på 81 operationer (som er kapacitetsgrænsen) eller derunder) i tidsrummet 09.00 - 10.00 skal afvikles i dette tidsrum.

Dage med dårligt vejr hhv. étbanesystem indgår ikke i beregningen. Kapacitetsudnyttelsen måles ved, at antal starter og landinger sættes i forhold til actual demand, som opgjort af CFMU.

Årsstatus: Målet er opfyldt

Målopfyldelsen er opgjort til 99,7 pct. for perioden januar - december 2003.

Resultatkrav:

Det er et strategisk mål, at ATM- og CNS-systemer skal vedligeholdes på en sådan måde, at de ikke begrænser regulariteten. Som operationelt mål er fastsat, at availability, dvs. den tid systemerne er oppe og i brug, skal være min. 99,5 pct. for hver enkelt af egne anlæg og systemer, bortset fra CWP'er (radarskærme), radardækning og radio/nødradio, hvor tilgængeligheden skal være minimum 99,9%.

I de tilfælde, hvor tilgængeligheden ikke opnås, skal det dokumenteres, at dette i praksis ikke har haft betydning for regulariteten.

Årsstatus: Målet er delvis opfyldt

Det er for 2003 opgjort:

- at 1 ud af 5 systemer ikke har opfyldt kravet om en tilgængelighed på 99,5%.
- at 1 ud af 3 systemer ikke har opfyldt kravet om en tilgængelighed på 99,9%.

Målet er således ikke opfyldt, men det har ikke haft nogen betydning for regulariteten, da den gennemsnitlige forsinkelse pr. operation har været på 0,0 minutter.

Derudover har det ikke haft nogen sikkerhedsmæssig konsekvens, da der ikke i de udredte hændelser i 2003 er påpeget årsager, som skyldes ATM- og CNS-systemerne.

Resultatkrav vedrørende EFFEKTIVITET

Resultatkrav:

Budget 2004 skal tilrettelægges, således at Naviairs andel af en-route costbasen ikke stiger mere end det europæiske gennemsnit, dog højst med PL-udviklingen.

Årsstatus: Målet er ikke opfyldt

I Budget 2004 stiger Naviairs andel af en-route costbasen med 2,4 pct. (inkl. afskrivning og forrentning). Det europæiske gennemsnit er på 1,6 pct.

Resultatkrav:

AACC-afgiften må i 2003 max. justeres med den generelle prisudvikling.

Årsstatus: Målet er opfyldt

AACC-afgiften var i 2003 uændret i forhold til 2002.

Resultatkrav:

Omkostningerne vedr. lokal lufttrafiktjeneste må i 2003 ikke stige mere end den generelle prisudvikling.

Årsstatus: Målet er opfyldt

I 2003 steg omkostningerne vedr. lokal lufttrafiktjeneste med 2,1 pct., mens PL-reguleringen var på 2,3 pct.

Resultatkrav:

Inden udgangen af februar 2003 udarbejdes en handlingsplan på basis af den eksterne brugerundersøgelse, der gennemførtes ultimo 2002.

Årsstatus: Målet er opfyldt

Handlingsplan er udarbejdet og udsendt til alle brugergrupper.

Resultatkrav vedrørende MILJØ

Resultatkrav:

Med udgangspunkt i EUROCONTROLS anbefalinger skal der i 2003 fastlægges en model for miljøvurdering af ind- og udflyvningsprocedurer for så vidt angår Kastrup og Roskilde.

Årsstatus: Målet er opfyldt

Det er besluttet, at der indføres en model til miljøvurdering fra EUROCONTROL. Grundlæggende er modellen baseret på beregningsprogrammet INM, men med en udvidet beregningsmodel udviklet af EUROCONTROL.

Resultatkrav:

Der skal implementeres natprocedurer for overflyvning af Storkøbenhavn.

Årsstatus: Målet er opfyldt

Natprocedurer (RNAV STARs) blev implementeret 12. juni 2003 og optimeret 27. november 2003.

Resultatkrav vedrørende VÆKST

Resultatkrav:

1) Såfremt det i 2002 besluttes, at NUAC skal etableres senest januar 2006, skal der i henhold til projektplanen i 2003 udarbejdes en detaljeret implementeringsplan for alle emner inden for operationelle, tekniske og institutionelle forhold.

2) I forlængelse af NUAC-projektet vil der i 2003 sammen med det svenske luftfartsvæsen blive gennemført et projekt med det sigte, at Naviair evt. skal yde lufttrafiktjeneste under FL 285 i en del af luftrummet over Sydsverige. I 2003 udarbejdes rapport inkl. implementeringsplan.

Årsstatus: Målet er delvis opfyldt

I 2003 er der for såvel NUAC- som Skåne-projektet - som forudsat i resultatkontrakten - udarbejdet implementeringsplaner for alle emner vedr. operationelle, tekniske og institutionelle forhold. Materialet har dog ikke kunnet færdiggøres og konsolideres, fordi det på grund af interne vanskeligheder ved Svenska Luftfartsverket ikke har været muligt at færdiggøre de nødvendige forhandlinger i de fælles dansk/svenske forhandlingsteams efter planen.

Resultatkrav:

Mulighederne for etablering af en nordisk uddannelsesinstitution for operative medarbejdere analyseres i 2003 i et samarbejde med Norge og Sverige.

Årsstatus: Målet er opfyldt

Der er gennemført en analyse af uddannelsesmæssige, organisatoriske, økonomiske og juridiske forhold, og rapporten fra arbejdsgruppen indeholder anbefalinger til, på hvilke vilkår en nordisk skole for initial training og efteruddannelse kan etableres.

Målopfylde - uddybende analyse

Det vurderes, at målopfylde i 2003 generelt har været tilfredsstillende og effektivt understøtter Naviairs mission og vision. Således er alle de egentlige effektmål fuldt opfyldt med undtagelse af målet vedr. omkostningsudvikling en-route.

De ultimative effektmål vedrører sikkerhed, regularitet og afgifter i forhold til kunderne. Desuden er den handlingsplan, der blev resultatet af kunde/brugerundersøgelsen i efteråret 2002, også en aktivitet, der har direkte konsekvenser for kunderne.

Også på de indre linier er der opnået fuld målopfylde for en række initiativer, der understøtter opnåelsen af Naviairs mission og vision.

Nedenfor redegøres der mere detaljeret for de tre områder, hvor målopfylde ikke har været 100 pct.

Oppetiden for ATM- og CNS-systemer

Det er et af Naviairs strategiske mål, at kapaciteten i ATM- og CNS-systemer skal udvikles, så der til stadighed er balance i forhold til efterspørgselen, og funktionalitet og vedligehold skal være optimal.

Som operationelt mål i forhold til systemernes funktionalitet er det fastsat som mål, at availability, dvs. den tid systemerne er oppe og i brug, skal være min.

99,5 pct. for hver enkelt af egne anlæg og systemer, bortset fra CWP'er (Controllers Working Positions = radarskærme), radardækning og radio/nødradio, hvor tilgængeligheden skal være minimum 99,9%. I de tilfælde, hvor tilgængeligheden ikke opnås, skal det dokumenteres, at dette i praksis ikke har haft betydning for regulariteten.

I 2003 havde 1 ud af 5 systemer ikke opfyldt det første krav og 1 ud af 3 systemer havde ikke opfyldt det andet krav.

Manglende målopfylde på 99,5%: For navigationshjælpemidler har tilgængeligheden været 98,23% primært på grund af, at fejl indtruffet uden for normal arbejdstid, efter en konkret vurdering først er blevet rettet inden for normal arbejdstid. Anlæggene har - fordi den kommercielle luftfart i dag anvender GPS (Global Position System) - særlig betydning for privatpiloter, og derfor har der ikke været konsekvenser for regulariteten. Desuden har den lavere tilgængelighed ikke haft konsekvenser for sikkerheden.

Manglende målopfylde på 99,9%: For CWP'er (30 radarskærme) har tilgængeligheden været 99,59%, primært på grund af, at fejl indtruffet uden for normal arbejdstid, efter en konkret vurdering først er blevet rettet inden for normal arbejdstid. Antallet af nødvendige funktionsdygtige CWP'er til afvikling af

aktuel trafik har imidlertid været til stede, og derfor har den lavere tilgængelighed ikke haft konsekvenser for regulariteten og sikkerheden.

I forbindelse med målfastsættelsen for 2004 er det besluttet at ændre definitionen af de operationelle mål, så de i højere grad er retvisende, dvs. afspejler de reelle operationelle risici i forbindelse med systemernes tilgængelighed. Målene er for 2004, at tilgængeligheden skal være 99,5 pct. for CWP'er og 99,9 pct. for radardækning og radio/nødradio.

NUAC- og Skåneprojekterne

For NUAC- og Skåneprojekterne er det for 2003 fastsat som mål, at

- Såfremt det i 2002 besluttes, at NUAC skal etableres senest januar 2006, skal der i henhold til projektplanen i 2003 udarbejdes en detaljeret implementeringsplan for alle emner inden for operationelle, tekniske og institutionelle forhold.
- I forlængelse af NUAC-projektet vil der i 2003 sammen med det svenske luftfartsvesen blive gennemført et projekt med det sigte, at Naviair evt. skal yde lufttrafiktjeneste under FL 285 i en del af luftrummet over Sydsverige. I 2003 udarbejdes rapport inkl. implementeringsplan.

Med henblik på at få skabt grundlag for politisk beslutning om gennemførelse af projekterne NUAC og Skåne, er der til understøttelse af de 2 projekter, i overensstemmelse med målopgørelsens krav, udarbejdet:

- Detaljeret dansk implementeringsplan, indeholdende operationelle, tekniske og institutionelle forhold.
- Budgetter for projekternes gennemførelse.
- Projekt Management Plans.
- Uddannelsesplan.
- Detaljeret redegørelse for det fremtidige behov for operationelle ressourcer.
- Detaljeret redegørelse for fremtidige tekniske løsninger.
- Udkast til fremtidige service level agreements mellem hhv. Naviair og Luftfartsverket samt Naviair og NUAC selskabet.
- Skåne Project Final Feasibility Phase Report.
- Foreløbig rapport vedrørende projekternes effekt på Naviairs driftsøkonomi.

Materialet har dog ikke kunnet færdiggøres og konsolideres, fordi det på grund af interne vanskeligheder ved Svenska Luftfartsverket ikke har været muligt at etablere de nødvendige forhandlinger i de fælles dansk/svenske forhandlingsteams efter planen.

Uanset forsinkelsen i 2003 er det målet for 2004, at arbejdet med NUAC- og Skåneprojekterne bringes så langt, at der kan træffes politisk beslutning om projekterne.

Udviklingen i Naviairs udgifter på en-route området

Når det gælder udviklingen i udgifterne på en-route området er det fastsat som mål for 2003, at budgettet for 2004 skal tilrettelægges, så Naviairs andel af costbasen for en-route ikke stiger mere end det europæiske gennemsnit, dog højst med PL-udviklingen.

Det kan imidlertid konstateres, at Naviairs andel af costbasen i budget 2004 stiger med 2,4 pct. (inkl. afskrivning og forrentning). Det europæiske gennemsnit er på 1,6 pct. Stigningen skyldes øgede afskrivninger og forrentning af anlægsinvesteringer foretaget i 2003. Afskrivninger og forrentning på en-route området stiger med ca. 12 % fra 2003 til 2004, hvilket hovedsageligt skyldes Naviairs investeringer i en ny kontrolcentral, herunder DATMAS (Danish Air Traffic Management System).

Naviair afskriver anlægsaktiviteterne efter saldometoden. Afskrivninger af anlægsinvesteringer påbegyndes året efter investeringen er foretaget (jf. regnskabspraksis). Størsteparten af EUROCONTROL medlemstaterne anvender lineærafskrivning, hvor afskrivningen først foretages, når investeringen er afsluttet, og anlægsaktivet taget i brug.

Målet vedrørende en-route skal dog betragtes over en flerårig periode, svarende til resultatkontraktens 4 år. Naviair forventer over denne 4 års periode at holde målet.

Regnskab

Regnskabspraksis

Driftsregnskaberne er opgjort omkostningsbaseret. Der indgår således ud over de direkte udgifter også udgifter til generel ledelse og administration, forrentning og afskrivning af anlægsinvesteringer samt andre kalkulatoriske poster.

Afskrivning på anlægsaktiverne er beregnet efter de forventede reallevetider, og slutafskrivning finder sted, når den nedskrevne restværdi udgør 5 % eller mindre af anskaffessummen, samt hvis anlægget udgår af drift. Anlægsaktiverne afskrives efter saldometoden. Afskrivninger af anlægsinvesteringer påbegyndes, året efter investeringen er foretaget.

- Bygninger afskrives med 10 % svarende til en økonomisk levetid på 30 år.
- Tekniske anlæg og øvrige anlæg afskrives med 20 % svarende til en økonomisk levetid på 15 år.
- Administrativt edb-udstyr, transportmateriel og inventar afskrives med 40 % svarende til en økonomisk levetid på 7 år.

Anlæg forrentes med den forrentningsfaktor Finansministeriet årligt fastsætter for forrentning af anlægsaktiver.

Driftsregnskab

Nedenstående oversigt viser udgifter og indtægter i 2003 fordelt på Naviairs hovedformål samt generel ledelse og administration. Oversigten er opdelt i det fuldt brugerfinansierede område, hovedkonto 28.33.01, og det delvist og ikke brugerfinansierede område, hovedkonto 28.33.03. I 2003 var ca. 95 pct. af Naviairs virksomhedsområde fuldt finansieret af luftfartens brugere. Heraf er områderne lufttrafiktjeneste en-route, Danmark og ind- og udflyvning fra Københavns Lufthavne langt de største.

I nedenstående oversigt ses det, at det samlede **bevillingsmæssige** resultat udviser et overskud på 15,8 mio. kr., jf. bevillingsafregningen. Forskellen fra det **driftsmæssige** overskud på 18,8 mio. kr. til det bevillingsmæssige overskud skyldes ændringer i kalkulatoriske poster, som dels indgår i TB 2003 og dels medtages på TB 2004.

Hovedformålsoversigten for de to hovedkonti er opstillet udgiftsbaseret. I sidste kolonne er vist resultat efter fordeling af indirekte omkostninger, således at det driftsmæssige over- og underskud for hvert forretningsområde fremgår.

| Oversigt over forretningsområder (hovedformål) | | | | |
|--|------------------|-----------------|-----------------|---|
| <i>(1.000 kr)</i> | | | | |
| | <i>Indtægter</i> | <i>Udgifter</i> | <i>Overskud</i> | <i>Resultat efter fordeling af indirekte omkostninger</i> |
| Det fuldt brugerfinansierede område (hovedkonto 28.33.01) | | | | |
| Lufttrafiktjeneste i dansk luftrum en-route Danmark | 502.124 | 312.133 | 189.992 | 38.904 |
| Lufttrafiktjeneste, ind- og udflyvning fra Kbh. Lufthavne (AACC) | 121.315 | 109.735 | 11.580 | -26.612 |
| Lufttrafiktjeneste, ind- og udflyvning fra Billund Lufthavn (AACC) | 6.843 | 6.976 | -132 | -768 |
| Lokal lufttrafiktjeneste, Danmark, Grønland og Færøerne | 25.895 | 23.030 | 2.865 | 580 |
| Diverse kommerciel virksomhed | 11.811 | 7.935 | 3.876 | 3.876 |
| Generel ledelse og administration | - | 71.826 | -71.826 | - |
| I alt | 667.989 | 531.635 | 136.354 | 15.980 |
| Nettotal (Tilsvare) | | 123.300 | -123.300 | |
| I alt fuldt brugerfinansieret | 667.989 | 654.935 | 13.054 | 15.980 |
| Det delvist og ikke brugerfinansierede område (hovedkonto 28.33.03) | | | | |
| Lufttrafiktjeneste, en-route Grønland, interne flyvninger | 2.514 | 17.669 | -15.156 | 2.767 |
| Lufttrafiktjeneste, en-route Grønland, internationale flyvninger (ICAO) | 19.174 | 18.490 | 684 | 4 |
| Generel ledelse og administration | - | 702 | -702 | - |
| I alt | 21.688 | 36.862 | -15.174 | 2.770 |
| Nettotal (Tilskud) | 17.900 | | 17.900 | - |
| I alt delvist og ikke brugerfinansieret | 39.588 | 36.862 | 2.726 | 2.770 |
| Naviair i alt | 707.577 | 691.797 | 15.780 | 18.750 |
| Korrektion af kalkulatoriske poster m.m. fra 2003 (medtages på TB 2004) | | | | -1.670 |
| Afrundingsdifference TB 2003 | | | | -200 |
| Korrektion af kalkulatoriske poster m.m. fra 2002 | | | | -1.100 |
| Naviair i alt | | | | 15.780 |

Driftsregnskaber for de helt og delvist brugerfinansierede hovedformål er kommenteret på de følgende sider. Tabeller hertil er opstillet i **bilag 1** og opgjort omkostningsbaseret. Der indgår således ud over de direkte udgifter også de indirekte omkostninger på hvert hovedområde til generel ledelse og administration, forrentning og afskrivning af anlægsinvesteringer samt andre kalkulatoriske poster.

De omkostningsbaserede regnskaber er relevante, idet generel ledelse og administration, forrentning og afskrivning af anlægsaktiver samt øvrige kalkulatoriske poster indgår i fastsættelsen af afgifter på de fuldt og delvist brugerfinansierede områder. Således skal årets resultat for disse hovedområder tilbageføres til eller opkræves fra brugerne i 2005. Årets resultat (N=2003) indregnes således i prisfastsættelsen for 2005 (N+2 ordningen).

Lufttrafiktjeneste. En-route Danmark

Forretningsområdet en-route Danmark omfatter lufttrafiktjeneste for kontrollerede flyvninger i dansk luftrum, undtaget luftrummet over Grønland, Færøerne og Bornholm.

Indtægterne er baseret på en såkaldt en-route afgift, der dækker direkte og indirekte omkostninger til området. Indtægterne dækker medlemsbidrag til Eurocontrol, Naviairs driftsudgifter og kapitalomkostninger. I den samlede nationale rate indgår DMI's udgifter til den meteorologiske betjening af luftfarten og SLV's udgifter til visse myndighedsopgaver for luftfarten. Afgiften opkræves pr. flyvning i dansk luftrum (IFR), differentieret efter flyets vægt og fløjne distance. Luftfartøjer under 2 tons er fritaget for afgiften.

Som følge af krisen i luftfarten blev der i 2001 et betydeligt underskud, som skulle opkræves i 2003. Det blev derfor nødvendigt at hæve raten med godt 17 % i 2003. Indtægten steg med godt 24 % i 2003. Ekstraindtægten på ca. 7% skyldes en stigning på 5,4% i den tunge overflyvende internationale trafik sidst på året, samt indtægter ved øgede bankrenter, EU-refusion og ved uddannelse af militære flyveledere. Resultatet på 38,9 mio. kr., korrigeret for dele af underskuddet i 2001 på 14,3 mio. kr., kan dog i høj grad tilskrives Naviairs ressourcetilpasning.

Lufttrafiktjeneste. Københavns Lufthavne (AACC)

Forretningsområdet dækker lufttrafiktjeneste ved ind- og udflyvning fra Københavns Lufthavne A/S, Kastrup og Roskilde.

Området er fuldt brugerfinansieret, idet Naviair opkræver en afgift, den såkaldte AACC, direkte fra

lufthavnens brugere. Indtægterne skal dække alle direkte og indirekte omkostninger vedr. lufttrafiktjeneste på lufthavnene. AACC-afgiften har været uændret siden dens indførelse i 1993.

Trafikindtægten faldt med 5,7 mio. kr. Faldet skyldes flere direkte flyvninger mellem de skandinaviske hovedstæder og Europa end tidligere år, med færre transitflyvninger i Kastrup til følge. Lufthavnen er endvidere blevet beføljet med mindre fly, med færre indtægter til følge. Resultatet blev derfor også tilsvarende ringere end forventet. Hertil kommer stigningen i afskrivning og forrentning på 9,8 mio. kr., hvilket skyldes byggeri af et nyt tårn og DATMAS investeringer. Resultatet udviser et underskud på 26,6 mio. kr. Korrigeret for en akkumuleret overdækning på 33,7 mio. kr. i 2001 giver det et overskud på 7,1 mio. kr. i 2003.

Lufttrafiktjeneste. Billund Lufthavn (AACC)

Forretningsområdet dækker lufttrafiktjeneste ved ind- og udflyvning fra Billund Lufthavn.

1. januar 2001 blev udgifterne til lufttrafiktjenesten adskilt fra Billund Lufthavns økonomi, idet Naviair nu opkræver AACC afgift direkte fra lufthavnens brugere. Indtægterne skal dække alle direkte og indirekte omkostninger vedr. lufttrafiktjeneste på lufthavnen. Afgiften har været uændret i forhold til 2002.

Billund Lufthavn har haft et fald i trafikindtægten på 0,1 mio. kr. Resultatet udviser et underskud på 0,8 mio. kr.

Lufttrafiktjeneste. Provinsen

Naviair har i 2003 ydet lufttrafiktjeneste i henhold til kontrakter med følgende lufthavne: Aalborg, Aarhus, Bornholm, Esbjerg, Vagar og Sønderborg.

Betalingen for levering af lokal lufttrafiktjeneste på de enkelte lufthavne er fastsat på grundlag af en aftale og er dermed ikke direkte afhængig af antallet af operationer. Det er den enkelte lufthavn, der betaler for ydelsen. Indtægterne fastsættes med udgangspunkt i ønsket om balance mellem indtægter og omkostninger.

Aarhus, Bornholm, Esbjerg, Vagar og Sønderborg er i 2003 overgået til fastpriskontrakt, hvilket indebærer, at over-/underskud indgår i Naviairs udsvingsordning.

Resultatet på 0,6 mio. kr. inkluderer en samlet efterbetaling vedrørende kontrakter fra 2002 på 1,0 mio. kr.

Diverse kommerciel virksomhed

Forretningsområdet omfatter visse tekniske drifts- og vedligeholdelsesopgaver for Københavns Lufthavne A/S, provinslufthavne, DMI og Forsvaret. Endelig indgår undervisnings- og kursusvirksomhed. Fra august 2003 og frem til januar 2005 har Naviair udlånt 7 flyveledere til Sydafrika på kontrakt.

Resultatet udviser et overskud på 3,9 mio. kr., som indgår i en-route costbasen.

Flyveinformationstjeneste. En-route, Grønland, internationale flyvninger (ICAO)

Forretningsområdet dækker drift af kommunikations- og navigationsfaciliteter til brug for de internationale flyvninger i luftrummet over Grønland over 6 km's højde. Omkostningerne på området er for 95 pct. finansieret af ICAO i henhold til 'Agreement on the Joint Financing of certain Air Navigation Services in Greenland'. De resterende 5 pct. dækkes af den danske stat. Pengene opkræves af England (UK) og afregnes efterfølgende til Naviair.

Trafikindtægten har været lavere end forventet. Resultatet er på 0,0 mio. kr. i 2003.

Lufttrafiktjeneste. En-route, Grønland, interne flyvninger

Forretningsområdet vedrører flyveinformationstjeneste for de interne flyvninger i grønlandsk luftrum, herunder informations-, kommunikations- og eftersøgnings-tjeneste. Flyvningerne er afgiftsfritagne, og området er således som det eneste af Naviairs forretningsområder fuldt bevillingsfinansieret.

Det fuldt bevillingsfinansierede område har i 2002 og 2003 fået refunderet dele af udgifterne til et EU- projekt: NUP fase 2. Periodeforskydninger mellem udgifter og refusion afspejles i regnskabet. I 2003 er der således 2,2 mio. kr. i EU-refusion og NUP-udgifter på 1,3 mio. kr.

Resultatet udviser et overskud på 2,8 mio. kr.

Bevillingsafregning

| Bevillingsafregning (mio. kr.) | | | | | |
|---|------------------------------|--------------------------|---------------------------|--|--|
| Hovedkonto | Bevilling (FL+TB) | Regnskab 2003 | Årets overskud | Disponibelt overskud (der bortfalder) | Akkumuleret overskud (til videreførsel) |
| 28.33.01 Lufttrafiktjeneste Danmark | | | | | |
| - Nettobevilling | -123,3 | -136,4 | 13,1 | - | -0,9 |
| 28.33.03 Lufttrafiktjeneste Grønland | | | | | |
| - Nettobevilling | 17,9 | 15,2 | 2,7 | - | 0,0 |
| Lufttrafiktjeneste Danmark og Grønland | | | | | |
| - Nettobevilling i alt | -105,4 | -121,2 | 15,8 | - | -0,9 |
| 28.33.02 Investeringer vedrørende Lufttrafiktjeneste Danmark | | | | | |
| - Udgiftsbevilling | 83,1 | 179,6 | -96,5 | - | 114,1 |
| - Forbrug af videreført opsparing | 174,9 | | | | |
| Investeringer vedrørende Lufttrafiktjeneste Danmark, i alt | 258,0 | 179,6 | -96,5 | | 114,1 |

Naviair varetager den danske N+2 ordning for så vidt angår en-route costbasen. Resultatet for virksomhedsområdet bør således som hovedregel udgøre 0 kr. Dette sker ved, at SLV og DMI månedligt får overført deres en-route indtægter baseret på SLV's budget for virksomhedsområdet lufttrafikmyndighed i

november år N -1. Inden årets afslutning foretages en endelig afregning med Naviair, således at SLV's en-route indtægter kommer til at svare til SLV's nettoomkostninger på området. Fra 2004 opkræver SLV selv sin og DMI's andel af forretningsområdet en-route Danmark.

| Akkumuleret resultat (mio. kr.) | | | | |
|--|------------------------|------------------------|--------------------------------|------------------------|
| Hovedkonto | Ultimo 2001 | Ultimo 2002 | Årets resultat 2003 | Ultimo 2003 |
| 28.33.01 | 1,9 | -14,0 | 13,1 | -0,9 |
| 28.33.02 ¹⁾ | 271,5 | 210,6 | -96,5 | 114,1 |
| 28.33.03 | 1,4 | -2,7 | 2,7 | 0,0 |

Note 1) Størsteparten af opsparingen på hovedkonto 28.33.02 forventes anvendt i 2004.

Anlægsregnskab

| Igangværende anlægsprojekter | | | | |
|--|-------------------|---|------------------------------------|--|
| Anlægsprojekt | Byggestart | Forventet afslut- ningstidspunkt | Årets udgift (mio. kr.) | Forventet total- udgift ¹⁾ (mio.kr.) |
| Projektbevillinger: | | | | |
| CASIMO | 1995 | 2007 | 160,9 | 1.084,4 |
| TAR-Radar, København / MSSR (R1) | 1999 | 2004 | 1,0 | 45,6 |
| Rådighedsbevillinger: | | | | |
| Renov./udskiftn. af AC strømforsyning | 1999 | 2004 | 0,1 | 6,5 |
| Udskiftning af AFTN/CACOM | 2003 | 2006 | 2,8 | 6,8 |
| ARTAS | 2002 | 2004 | 0,7 | 3,1 |
| Centralisering af FIC, Grønland Fase 1 | 2003 | 2005 | 0,2 | 4,3 |
| IT infrastruktur | 2003 | 2004 | 2,9 | 5,2 |
| Renovering af toiletter | 2001 | 2006 | 0,4 | 5,5 |
| Adgangskontrol, indendørs | 2002 | 2005 | 0,5 | 1,5 |
| Bygningsændringer Naviairhuset | 2003 | 2009 | 0,4 | 7,0 |
| Udskiftning af VHF S/M | 2001 | 2004 | 0,5 | 2,3 |
| Departure Manager | 2001 | 2004 | 1,1 | 2,7 |
| Opgradering af info-system | 2001 | 2004 | 0,8 | 7,1 |
| Miljøgård | 2003 | 2004 | 0,0 | 1,4 |
| A/G udstyr Prins Christianssund | 2003 | 2004 | 0,6 | 1,3 |
| Opgradering CNS | 2003 | 2004 | 0,8 | 3,6 |
| CATCAS opgradering | 2003 | 2009 | 0,7 | 13,4 |
| EAD implementering | 2003 | 2006 | 1,1 | 1,5 |
| Tilslutning til SLS | 2003 | 2004 | 2,0 | 2,2 |

Note 1) Forventet totaludgift for projektbevillinger er opgivet i FL 2003 prisniveau.

Afsluttede anlægsprojekter

| Anlægsprojekt | Byggestart | Forventet afslutningstidspunkt ved byggestart | Faktisk afslutningstidspunkt | Oprindeligt budgetteret totaludgift ¹⁾ (mio. kr.) | Totaludgift (2002 prisniveau) (mio. kr.) |
|------------------------------|------------|---|------------------------------|--|--|
| Rådighedsbevillinger: | | | | | |
| Nødradioanlæg Maglebylille | 2001 | 2003 | 2003 | 0,4 | 0,9 |
| Brandsikring | 2002 | 2003 | 2003 | 0,6 | 2,7 |
| Radarrekordering i Billund | 2003 | 2003 | 2003 | 0,5 | 0,5 |
| Cykelskure ved garageanlæg | 2003 | 2003 | 2003 | 0,6 | 0,6 |
| Læsserampe blok 5/2 | 2003 | 2003 | 2003 | 0,1 | 0,1 |

Note 1) Oprindeligt budgetteret totaludgift er opgivet i starttidspunktets prisniveau.

Afrapportering på afsluttede anlæg

Fælles for alle de afsluttede anlægsprojekter gælder, at projekterne blev gennemført inden for den fastlagte tidsplan, samt at der er opnået den forventede kvalitet.

Mht. projektet Læsserampe skal det anføres, at det blev startet på anmodning fra Sikkerhedsudvalget p.g.a. farlige aflæsningsforhold.

Personaleregnskab

Personaleoplysninger

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|--|---------------|---------------|---------------|------|
| Personaleforbrug (antal medarbejdere ¹⁾) | 772 | 779 | 741 | X |
| Personaleforbrug (antal årsværk ²⁾) | 748 | 757 | 750 | 712 |
| Personaleomsætning ³⁾ | 81 / 59 | 62 / 55 | 26 / 57 | X |
| Kønsfordeling (mænd/kvinder) | 70,3% / 29,7% | 69,2% / 30,8% | 70,0% / 30,0% | X |

Note 1) Ekskl. medarbejdere på barsel.

Note 2) Inkl. overtid, undervisning og refusioner men ekskl. medarbejdere på frivillig fratræden (2,0 årsværk) samt medarbejdere på rådighedsløn (1,5 årsværk).

Note 3) Tilgang/afgang af medarbejdere.

Forbrug af årsværk er i 2003 højere end antal medarbejdere, hvilket skyldes at medarbejdere, der er fratrådt inden 31. december 2003 som følge af ressource tilpasningsplanen, ikke medregnes i antal medarbejdere men i forbrug af årsværk indtil fratrædelsestidspunktet.

Bilag

| | | |
|-----------------|--|-----------|
| Bilag 1: | Driftsregnskab | 16 |
| | <i>For Naviairs forretningsområder</i> | |
| Bilag 2: | Grønt regnskab | 21 |

Bilag 1: Driftsregnskab for Naviairs forretningsområder

Mellem 2000 og 2001 er et databrud, som følge af ændringer i regnskabsprincipper i forbindelse med etablering af Naviair. Bl.a. er opgørelsesmetoden for generel ledelse og administration ændret. Ydermere indeholder forretningsområdet en-route Danmark ikke længere udgifter vedr. aktiviteter, der er placeret i SLV. Det er ikke muligt at justere tidligere års indtægter og udgifter herfor og således skabe en direkte sammenlignelig tidsserie. Fra 2004 opkræver SLV selv

sin og DMI's andel af forretningsområdet en-route Danmark (se endvidere note 1 under en-route Danmark).

Budgetkolonnen er Naviairs interne budget for 2004. Dette skyldes, at det interne budget som følge af den tidligere omtalte ressourcetilpasning er mere realistisk end budgettet, der ligger til grund for FL 2004.

Hovedkonto 28.33.01 - Flyvesikringstjeneste Danmark - Det fuldt brugerfinansierede område.

Driftsregnskab • Lufttrafiktjeneste • En-route - Danmark

(1.000 kr)

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | Budget 2004 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Indtægter i alt ¹⁾ | 473.249 | 441.070 | 404.377 | 502.124 | 532.337 |
| Udgifter i alt | 345.779 | 349.534 | 305.971 | 312.133 | 322.121 |
| Overskud | 127.470 | 91.535 | 98.405 | 189.992 | 210.216 |
| Generel ledelse og administration ²⁾ | 60.728 | 71.809 | 59.909 | 55.333 | 45.462 |
| Forrentning | 13.828 | 13.960 | 15.018 | 20.591 | 22.824 |
| Afskrivninger | 47.721 | 50.101 | 50.820 | 71.895 | 80.737 |
| Øvrige kalkulatoriske poster ³⁾ | 8.377 | -4.728 | -981 | -2.340 | -1.498 |
| Internal tax ⁴⁾ | 6.704 | 4.087 | 5.833 | 5.608 | 5.708 |
| Årets resultat ⁵⁾ | -9.888 | -43.694 | -32.193 | 38.904 | 56.982 |
| N+2 ⁶⁾ | | | | -14.290 | -45.194 |
| Årets resultat efter N+2 | | | | 24.614 | 11.788 |

Note 1) Fra 2001 er SLV-udgifter modregnet i indtægterne og fra 2002 er DMI-udgifter modregnet i indtægterne. Dette afspejles ved en reduktion i såvel indtægter som udgifter på 28,1 mio. kr. i 2002.

Note 2) I 2001 er indeholdt 10,3 mio. kr. vedr. den fælles ledelse og administration med SLV frem til dennes ophør pr. 31. august 2001. Beløbet er optaget på TB 2001, således at SLV's netttotal er nedskrevet med 10,3 mio. kr. og Naviairs opskrevet tilsvarende.

Note 3) Supplerende pension (2000), i 2001 kompensation for fælles drift med SLV i årets første 8 mdr. (10,3 mio. kr.) samt ikke fradragsberettiget købsmoms og modregning af VFR omkostninger og afgiftsfritagne flyvninger.

Note 4) Internal tax er forskellen mellem EUROCONTROLS omkostninger og Danmarks medlemsbidrag.

Note 5) Overdækning vedr. kommerciel virksomhed tillægges forretningsområdet.

Note 6) Tilbagebetalingen af underdækning i 2001 på 48,6 mio. kr. er delt mellem 2003 med 14,3 mio. kr. og 2004 med 34,3 mio. kr.

| Driftsregnskab • Lufttrafiktjeneste • Københavns Lufthavne (AACC) ¹⁾ | | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|----------------|------------------------|
| <i>(1.000 kr)</i> | | | | | |
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | Budget 2004 |
| Indtægter i alt ²⁾ | 131.981 | 132.754 | 127.049 | 121.315 | 132.855 |
| Udgifter i alt | 103.958 | 114.229 | 107.274 | 109.735 | 113.498 |
| Overskud | 28.023 | 18.525 | 19.775 | 11.580 | 19.356 |
| Generel ledelse og administration ³⁾ | 15.182 | 14.627 | 14.996 | 15.131 | 12.246 |
| Forrentning | 1.618 | 1.976 | 3.138 | 5.092 | 9.668 |
| Afskrivninger | 5.119 | 6.605 | 9.755 | 17.969 | 28.637 |
| Øvrige kalkulatoriske poster ⁴⁾ | 918 | -2.700 | 0 | 0 | 0 |
| Årets resultat | 5.186 | -1.982 | -8.115 | -26.612 | -31.194 |
| N+2 ⁵⁾ | | | | 33.664 | 8.416 |
| Årets resultat efter N+2 | | | | 7.052 | -22.778 |

Note 1) Driftsregnskabet omfatter også lufttrafiktjeneste til Roskilde Lufthavn.
 Note 2) I 2002 er indtægterne korrigeret med - 477 tus. kr. i forhold til SCR pga. fejlpostering.
 Note 3) I 2001 er indeholdt 2,7 mio. kr. vedr. den fælles ledelse og administration med SLV frem til dennes ophør pr. 31. august 2001. Beløbet er optaget på TB 2001, således at SLV's netttotal er nedskrevet med 2,7 mio. kr. og Naviairs opskrevet tilsvarende.
 Note 4) Supplerende pension, der fra og med 2001 er ændret til at være en direkte udgift, samt kompensation for fælles drift med SLV i årets første 8 mdr. (i 2001).
 Note 5) N+2 i 2004 inkluderer overdækning i 2002 på 1.363 tus. kr. og en fremrykket tilbagebetaling for 2003 (N+1).

| Driftsregnskab • Lufttrafiktjeneste • Billund Lufthavn (AACC) | | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|---------------|------------------------|
| <i>(1.000 kr)</i> | | | | | |
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | Budget 2004 |
| Indtægter i alt ¹⁾ | - | 6.642 | 6.983 | 6.843 | 7.549 |
| Udgifter i alt | - | 5.998 | 6.500 | 6.976 | 7.405 |
| Overskud | - | 644 | 483 | -132 | 144 |
| Generel ledelse og administration | - | 557 | 349 | 323 | 334 |
| Forrentning | - | 0 | 80 | 45 | 31 |
| Afskrivninger | - | 667 | 507 | 267 | 180 |
| Årets resultat | - | -580 | -454 | -768 | -401 |
| N+2 | | | | -580 | -454 |
| Årets resultat efter N+2 | | | | -1.348 | -855 |

Note 1) I 2002 er indtægterne korrigeret med + 477 tus. kr. i forhold til SCR pga. fejlpostering.

| Driftsregnskab • Lufttrafiktjeneste, Provinsen • Lokal lufttrafiktjeneste | | | | | |
|--|--------------|---------------|---------------|--------------|------------------------|
| (1.000 kr) | | | | | |
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | Budget 2004 |
| Indtægter i alt ¹⁾ | 31.208 | 23.733 | 24.122 | 25.895 | 24.291 |
| Udgifter i alt | 26.232 | 21.696 | 21.890 | 23.030 | 22.655 |
| Overskud | 4.976 | 2.037 | 2.232 | 2.865 | 1.636 |
| Generel ledelse og administration ²⁾ | 1.238 | 1.695 | 1.282 | 1.039 | 948 |
| Forrentning | 643 | 376 | 418 | 236 | 186 |
| Afskrivninger | 2.155 | 1.505 | 1.857 | 1.011 | 778 |
| Øvrige kalkulatoriske poster ³⁾ | 313 | -300 | 0 | 0 | 0 |
| Årets resultat | 627 | -1.240 | -1.326 | 580 | -277 |
| N+2 ⁴⁾ | | | | 781 | 443 |
| Årets resultat efter N+2 | | | | 1.361 | 167 |

Note 1) I 2001 er indeholdt 0,3 mio. kr. vedr. den fælles ledelse og administration med SLV frem til dennes ophør pr. 31. august 2001. Beløbet er optaget på TB2001, således at SLV's netttotal er nedskrevet med 0,3 mio. kr. og Naviairs opskrevet tilsvarende.
Overgang til fastpriskontrakt i 2003 for Esbjerg, Sønderborg, Aarhus, Bornholm og Vagar medfører merindtægt i 2003 pga. tilbagebetaling fra 2002 på i alt 971 t.kr.

Note 2) I 2001 er indeholdt 0,3 mio. kr. vedr. den fælles ledelse og administration med SLV frem til dennes ophør pr. 31. august 2001. Beløbet er optaget på TB 2001, således at SLV's netttotal er nedskrevet med 0,3 mio. kr. og Naviairs opskrevet tilsvarende.

Note 3) Supplerende pension, der fra og med 2001 er ændret til at være en direkte udgift, samt kompensation for fælles drift med SLV i årets første 8 mdr. (i 2001).

Note 4) N+2 omfatter alene Aalborg.

| Driftsregnskab • Diverse kommerciel virksomhed | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------------|
| (1.000 kr) | | | | | |
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | Budget 2004 |
| Indtægter i alt ¹⁾ | 12.466 | 12.168 | 9.467 | 11.811 | 11.850 |
| Udgifter i alt | 10.052 | 9.235 | 4.576 | 7.935 | 9.355 |
| Overskud | 2.414 | 2.934 | 4.891 | 3.876 | 2.494 |
| N+2 ²⁾ | | | | 0 | 0 |
| Årets resultat efter N+2 | | | | 3.876 | 2.494 |

Note 1) Kommercielle aktiviteter, der er forblevet i SLV, er ikke inkluderet for 2000.

Note 2) Overskud indgår i forretningsområdet en-route. N+2: Indgår i forretningsområdet en-route.

Hovedkonto 28.33.03 • Flyvesikringstjeneste Grønland • Det delvist og ikke brugerfinansierede område.

Driftsregnskab • Flyveinformationstjeneste • En-route Grønland, internationale flyvninger (ICAO)

(1.000 kr)

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | Budget 2004 |
|--|---------------|--------------|---------------|------------|----------------|
| Indtægter i alt ¹⁾ | 22.105 | 20.946 | 12.257 | 19.174 | 20.730 |
| Udgifter i alt | 20.172 | 19.153 | 17.551 | 18.490 | 18.834 |
| Overskud | 1.933 | 1.792 | -5.294 | 684 | 1.896 |
| Generel ledelse og administration | 166 | 1.021 | 393 | 324 | 282 |
| Forrentning | 162 | 110 | 92 | 75 | 135 |
| Afskrivninger | 535 | 409 | 348 | 281 | 552 |
| Øvrige kalkulatoriske poster ²⁾ | 2.122 | -1.027 | -1.577 | 0 | 0 |
| Bevilling ³⁾ | | -200 | 1.300 | | |
| Årets resultat | -1.052 | 1.079 | -3.250 | 4 | 928 |
| N+2 | | | | 0 | 322 |
| Årets resultat efter N+2 | | | | 4 | 1.250 |

Note 1) Der er i 2002 foretaget regulering i forbindelse med for meget indbetalt i 1999 på 8.076,5

Note 2) National benefit. Før 2001 har opgørelsesmetoden for denne post været fejlbehæftet. Desuden supplerende pension, der fra og med 2001 er ændret til at være en direkte udgift.

Note 3) Grundet udskillelsen fra SLV har det ikke umiddelbart været muligt at opgøre bevillingen for 2000.

Driftsregnskab • Lufttrafiktjeneste • En-route Grønland, interne flyvninger

(1.000 kr)

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | Budget 2004 |
|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Indtægter i alt ¹⁾ | 0 | 19 | 417 | 2.514 | 1.834 |
| Udgifter i alt ¹⁾ | 17.317 | 16.507 | 16.094 | 17.669 | 17.887 |
| Overskud | -17.317 | -16.488 | -15.678 | -15.156 | -16.053 |
| Generel ledelse og administration | 142 | 956 | 1.750 | 378 | 224 |
| Bevilling | | 17.800 | 17.700 | 18.300 | 18.100 |
| Årets resultat | -17.459 | 356 | 272 | 2.767 | 1.823 |
| N+2 | | | | 0 | 0 |
| Årets resultat efter N+2 | | | | 2.767 | 1.823 |

Note 1) 2003 indeholder EU-refusion til NUP fase 2 på 2,2 mio. kr. og udgifter til NUP fase 2 på 1,3 mio. kr.

Generel ledelse og administration:

Driftsregnskab • Generel ledelse og administration 2000-2004

(1.000 kr)

| | 2000 | 2001 ¹⁾ | 2002 | 2003 | 2004 |
|---|-------------|---------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Generel ledelse og administration | 75.650 | 90.665 | 78.680 | 72.528 | 59.496 |
| Generel ledelse og adm. i % af bruttoudgifter | 12,6 | 14,5 | 14,1 | 12,8 | 10,4 |

Note 1) Mellem 2000 og 2001 sker databrud, jf. indledningen til resultatanalysen.

Naviair gennemførte i løbet af 2003 en undersøgelse af området Generel ledelse og administration. Her blev rettet op på visse uhensigtsmæssigheder omkring det, der definatorisk hører under området, og

det, der reelt blev henført til området. Denne opretning samt ressourcetilpasningen slår igennem i budgettet for 2004.

Bilag 2: Grønt regnskab

Eksternt miljø

Naviairs miljøindsats er eksternt såvel som intern. Ved eksternt miljøindsats forstås den indflydelse, som Naviairs tilrettelæggelse af trafikafviklingen har på det omgivende miljø. Ved en hensigtsmæssig trafikafvikling medvirker Naviair til at mindske flyenes brændstofforbrug og støjgenerne fra flytrafikken. Ved intern miljøindsats forstås Naviairs eget forbrug af råstoffer og produktion af affald.

I Naviairs resultatkontrakt og Balanced Scorecard (BSC) indgår en række eksterne miljømål. Disse indebærer:

- at der fra 2003 er indført en model fra Eurocontrol til miljøvurdering af ind- og udflyvningsprocedurer for så vidt angår Københavns Lufthavne, Kastrup og Roskilde. Grundlæggende er modellen baseret på beregningsprogrammet Integrated Noise Model (INM) udgivet af Federal Aviation Agency (FAA), men med en udvidet beregningsmodel udviklet af EUROCONTROL.

- at der i perioden (2003 - 2007) skal udarbejdes en vurdering af den miljømæssige betydning af Flight Management System (FMS) arrivals, inden disse implementeres.

Naviair arbejder løbende med procedurer i forbindelse med anflyvningen af Københavns Lufthavn, Kastrup. Herunder ses der på muligheden for en bedre anvendelse af luftfartøjernes FMS til navigation. Dette skulle give mere præcis navigation og bedre planlægning af flyveprofiler. Yderligere forventes dette at give en mindre reduktion af såvel brændstofforbruget som støjbelastningen ved indflyvningen til Københavns Lufthavn, Kastrup.

- at der i juni 2003 er indført særlige natprocedurer til støjreduktion ved overflyvning af Storkøbenhavn. Der flyves med højderestriktion, hvilket har en positiv effekt på miljøet.

Egentlige målinger forventes først foretaget i 2004, og vil hvis muligt blive kommenteret i forbindelse med Årsrapport 2004. Der foreligger derfor ikke data, som kan anvendes i Årsrapport 2003.

Internt miljø

Naviair har i 2003 og 2004 projekteret en miljøgård, der skal kunne håndtere og sortere det opsamlede affald i containere, sorteret i affaldstyper, herunder også en håndtering af særligt miljøbelastende affald som hydraulikolier, der anvendes i Naviairs radarstationer.

Opsamlingen tager udgangspunkt i en sortering på såvel kontor- som personniveau af papir- og andet affald. Det skønnes, at ca. 70 pct. af det samlede papirindkøb på over 2 mio. sider går til affald, og det er derfor nødvendigt at kunne sortere dette til genanvendelse.

Ressourceforbrug

Ressourceforbrug • Naviairhuset

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Naturgas (m3) | 316.734 | 311.993 | 298.636 | 294.504 | 399.420 | 430.502 |
| El (mWh) | 4.750 | 5.821 | 4.952 | 5.298 | 5.417 | 5.707 |
| Vand (m3) | 3.759 | 4.205 | 3.721 | 4.729 | 5.776 | 7.425 |
| Papirindkøb (1000 sider) "Svanemærket" | 960 | 1.675 | 1.680 | 2.184 | 2.152 | 2.753 |

Note: Naviair blev i 2001 udskilt fra SLV. Reelt skete udflytningen til Maglebylille i august 2001, hvor ca. 120 medarbejdere flyttede fra SLV til Maglebylille. Den generelle forøgelse af ressourceforbruget kan hovedsagelig tilskrives effekt af udskillelsen, som nu formodes at have fundet det rette leje.

Stigningen i forbruget af gas, el og vand fra 2002 til 2003 skyldes væsentligst forbruget vedrørende de 2 nybyggede blokke (5 og 6). Blok 5, som skal huse den nye kontrolcentral, udgør 4.300 m². I denne blok er installeret et højteknologisk system til klima- og fugtstyring.

Fremlæggelse & påtegning

Fremlæggelse

Naviairs Årsrapport for 2003 er fremlagt i henhold til regelsættet for årsrapporter jf. Akt 63 af 11. december 2002.

Fremlæggelsen sker med henvisning til § 41 i Finansministeriets bekendtgørelse nr. 188 af 18. marts 2001 om statens regnskabsvæsen m.v.

Det erklæres, at oplysningerne er dækkende, og at dokumentationen herfor er til stede.

Kastrup den 29. marts 2004



Morten Dambæk
Naviair

Påtegning

Trafikministeriet godkender hermed Naviairs regnskab for 2003.

Godkendelsen omfatter det ordinære regnskab samt Naviairs regnskabsmæssige forklaringer. Den øvrige del af Årsrapporten giver efter ministeriets vurdering et dækkende og dokumenteret billede af Naviairs virksomhed i 2003.

København den 1. april 2004



Thomas Egebo
Trafikministeriet

Udgivet af Naviair

Naviair er en statsvirksomhed under Trafikministeriet

Redaktion: Finance • Layout: Jan Eliassen

Marts 2003

*Årsrapporten kan hentes på Naviairs hjemmeside **www.naviair.dk***



Naviair
Naviair Allé 1
DK 2770 Kastrup

www.naviair.dk
naviair@naviair.dk
T +45 3247 8000
F +45 3247 8800

