

Årsrapport 2011



Indhold



<i>Om Naviair</i>	3
<i>Hoved- og nøgletal.....</i>	4
<i>Vigtige begivenheder i 2011.....</i>	5
<i>Ledelsens beretning.....</i>	6
<i>Regnskabsberetning.....</i>	14
<i>Naviair-familien</i>	18
<i>Naviairs ledelse.....</i>	19
<i>Ledelsespåtegning</i>	21
<i>Den uafhængige revisors påtegning</i>	22
<i>Anvendt regnskabspraksis.....</i>	24
<i>- Resultatopgørelsen</i>	25
<i>- Balancen</i>	25
<i>- Pengestrømsopgørelsen</i>	27
<i>- Hoved- og nøgletal</i>	27
<i>Resultatopgørelse</i>	29
<i>Balance</i>	30
<i>Egenkapitalopgørelse</i>	31
<i>Pengestrømsopgørelse</i>	33
<i>Noter.....</i>	34

Forsidefoto: Aftenudsigten over Københavns Lufthavn fra Naviairs kontroltårn, 19. september 2011.

Fotografiet ovenfor er taget samme aften, hvor Naviair lagde lokalitet til en optagelse til støttekalenderen for 'Foreningen af Familier med kræft-ramte børn'. Kalenderen viste i 2012 billeder fra helt specielle arbejdspladser.



Om Naviair

Naviair er en selvstændig offentlig virksomhed ejet af den danske stat ved Transportministeriet.

Vores mission og vision er:

Mission

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

Vision

Vi vil altid være blandt de bedste leverandører af luftfartstjenester i Europa.

Vi vil konstant udvikle vores virksomhed og sikre en stærk position hos kunder og samarbejdspartnere gennem deltagelse i internationale alliancer.

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

Produkter

Vi leverer infrastruktur til luftfarten. Vi har aktiviteter inden for En route - Danmark, En route - Grønland, Lokal flyvekontrol og Ydelser:

- En route - Danmark (teknisk-operativ), der omfatter områdekontrol i dansk luftrum og trafikstyring over danske lufthavne. Endvidere omfatter aktiviteterne på området briefing og flyveinformation fra kontrolcentralen i København. Aktivitetsområdet dækker også teknisk drift og vedligehold af radaranlæg og kommunikationsanlæg i Danmark. I 2011 omfattede området 68 procent af vores omsætning.

- En route - Grønland (teknisk-operativ), der omfatter briefing og flyveinformation fra flyveinformationscentralen i Kangerlussuaq. Aktiviteterne dækker også teknisk drift og vedligehold af radaranlæg på Færøerne og navigations- og kommunikationsanlæg på Færøerne og i Grønland. I 2011 omfattede området 5 procent af vores omsætning.
- Lokal flyvekontrol, der omfatter tårnkontrol og indflyvningskontrol i en række lufthavne samt flyvepladsinformation på Færøerne. I 2011 omfattede området 25 procent af vores omsætning.
- Ydelser, der omfatter teknisk drift og vedligeholdelse af ATM- og lufthavnsudstyr i Danmark. I 2011 omfattede området 2 procent af vores omsætning.

Hoved- og nøgletal

Naviairs økonomiske udvikling siden 1. januar 2010 kan beskrives ved disse hoved- og nøgletal:

Hoved- og nøgletal (DKK 1.000)	2011	2010	Åbningsbalance 01.01.2010
Resultat			
Nettoomsætning	937.616	917.246	-
Resultat af ordinær primær drift	24.367	63.341	-
Resultat før finansielle poster	88.693	70.863	-
Resultat af finansielle poster	-34.534	-43.266	-
Årets resultat	38.229	22.966	-
Balance			
Anlægsaktiver	1.193.893	1.178.038	1.149.112
Omsætningsaktiver	490.563	547.924	1.027.293
Balancesum	1.684.456	1.725.962	2.176.405
Rentebærende gæld	686.600	795.320	1.334.290
- heraf ansvarlig lånekapital	536.600	545.320	536.600
Egenkapital	749.498	711.269	688.303
Pengestrømme			
Pengestrømme fra:			
- driftsaktivitet	131.457	746.548	-
- investeringsaktivitet	-93.501	-119.317	-
- finansieringsaktivitet	-50.000	-588.971	-
Årets forskydning i likvider	-12.044	38.260	-
Likvider ved årets udgang	26.714	38.758	-
Gennemsnitligt antal medarbejdere	706	710	
Nøgletal i %			
Overskudsgrad	9,5	7,7	-
Afkastningsgrad	5,3	4,1	-
Soliditetsgrad ekskl. ansvarlig lånekapital	44,5	41,2	31,6
Soliditetsgrad inkl. ansvarlig lånekapital	76,4	72,8	56,3
Forrentning af egenkapital	5,2	3,3	-

Nøgletallene er udarbejdet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings anbefalinger og vejledning. Der henvises til definitioner i afsnittet om regnskabspraksis.

Nøgletal på driften	2011	2010	2009*	2008*	2007*
Sikkerhed					
Antal hændelser ¹⁾	1,79	1,05	1,20	1,77	1,55
Kapacitet					
Gennemsnitlig forsinkelse i minutter pr. operation i ACC	0,0	0,0	0,0	2,2	0,1
Gennemsnitlig forsinkelse i minutter pr. operation i Tower/Approach København	0,0	0,0	0,0	0,9	0,1
Effektivitet					
Disponeringseffektivitet - en route ²⁾	8.216	7.688	7.268	6.392	7.218
Disponeringseffektivitet - Tower/Approach København ³⁾	5.076	4.819	4.708	4.360	4.327
Miljø					
Støjgener ⁴⁾	0	2	0	0	1

* I perioden før 2010 er sammenligningstallene baseret på driften i Naviair som statsvirksomhed.

1) Antal hændelser er defineret som antallet af hændelser pr. 100.000 operationer i kategori A, B og C, hvor Naviair har været direkte årsag til forløbet (se også afsnit 2 på side 6).

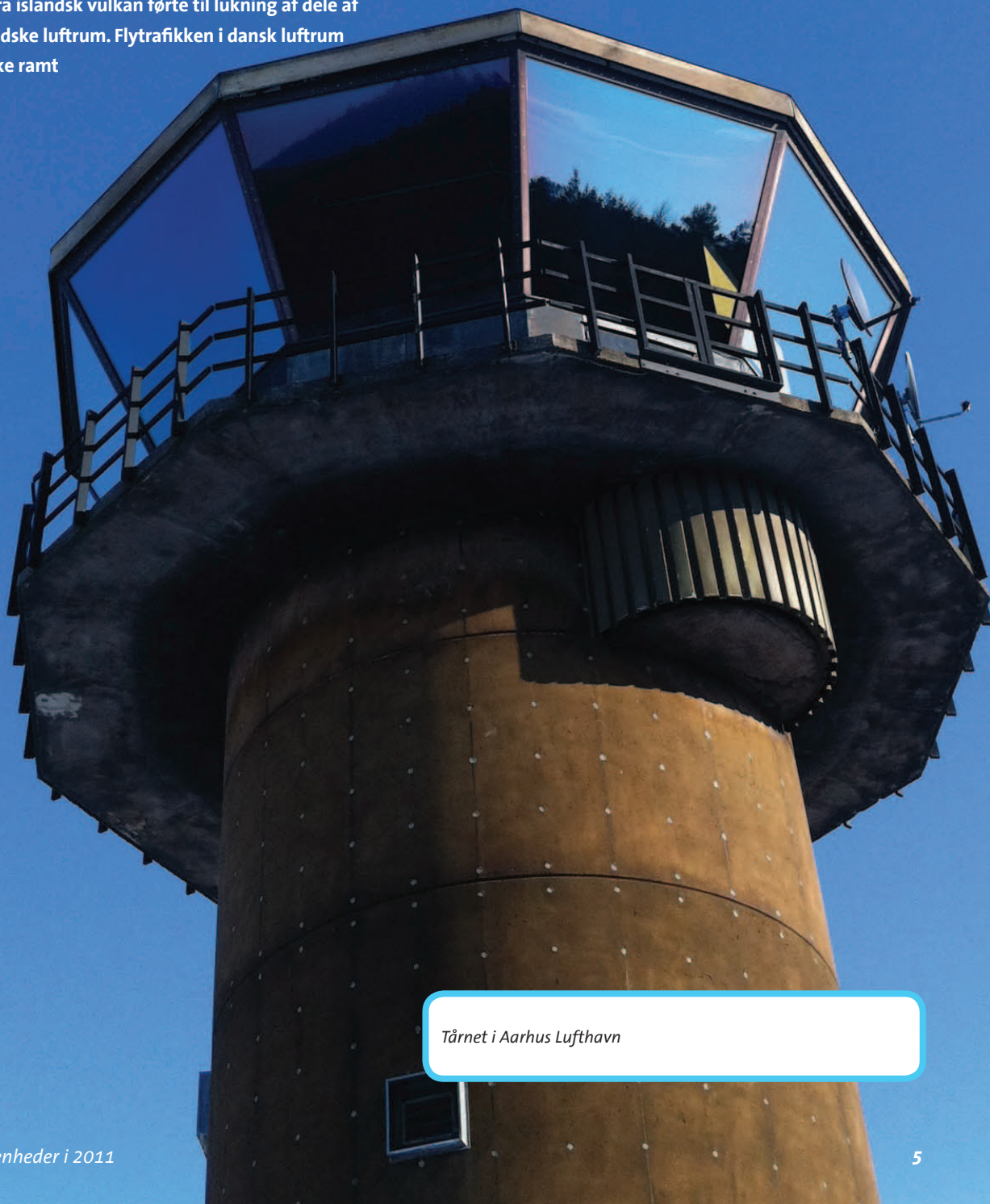
2) Disponeringseffektivitet - en route defineres som antal en route-operationer pr. flyvelederårsværk til vagter.

3) Disponeringseffektivitet - Tower/Approach defineres som antal Tower/Approach-operationer pr. flyvelederårsværk til vagter.

4) Støjgener er antal tilfælde, hvor Naviair er direkte eller indirekte årsag til uberettigede overtrædelser af de betimmelser, der skal begrænse støjen på lufthavnene.

Vigtige begivenheder i 2011

- Januar: NUAC HB overtog ansvaret for den operative support til de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm
- April: Vigtig milepæl for COOPANS-projektet med planmæssig idriftsættelse af COOPANS Build 1 i Irland
- Maj: Aske fra islandsk vulkan førte til lukning af dele af det grønlandske luftrum. Flytrafikken i dansk luftrum blev dog ikke ramt
- November: Free Route Airspace indført i det fælles dansk-svenske luftrum
- December: Rammer for prisfastsættelse for en route-trafik blev ændret. Fra 1. januar 2012 var præstationsordninger gældende for alle leverandører af luftfartstjenester i EU.



Tårnet i Aarhus Lufthavn



Ledelsens beretning

Vækst med fastholdelse af sikker og effektiv trafikafvikling

Til trods for den fortsatte økonomiske krise i EU gennemførte Naviair samlet set flere operationer i 2011 i forhold til 2010. I 2011 håndterede Naviair 630.044 flyvninger i dansk luftrum samt 360.509 kommercielle starter og landinger fra danske lufthavne, hvor Naviair yder tårnkontrolltjeneste

I årets løb var der 1,79 sikkerhedshændelser pr. 100.000 operationer, hvor Naviair direkte var ansvarlig for hændelsen. Det er vores mål at holde antallet af sikkerhedshændelser på det lavest mulige niveau, og ikke over 2,5 hændelser pr. 100.000 operationer. Vores sikkerhedsmål blev dermed indfriet. Vi definerer sikkerhedshændelser ud fra ESARR2 Serverity Classification Scheme, hvor hændelserne som vi måler på, er kategoriseret i en af de tre kategorier A, B eller C. Alle sikkerhedshændelser analyseres grundigt, og erfaringerne fra de enkelte hændelser indgår i det løbende arbejde med at højne sikkerhedsniveauet. Det sker både gennem justering af procedurer, efteruddannelse af medarbejderne og opdatering af vores teknik.

Samtidig med at vi fastholdt et højt sikkerhedsniveau, blev flytrafikken afviklet effektivt og stort set uden forsinkelser, som Naviair havde medansvar for.

En route-trafikken blev i 2011 gennemført med en gennemsnitlig forsinkelse på under 0,2 sekunder pr. operation. Dermed langt lavere end målet om en maksimal gennemsnitlig forsinkelse pr. operation på 12 sekunder (0,2 minutter).

I Københavns Lufthavn, Kastrup var den gennemsnitlige forsinkelse, som Naviair havde medansvar for, på 0,2 sekunder pr. operation i 2011. Dermed ligger Naviair på et meget lavt niveau i forhold til vores mål om at holde den gennemsnitlige forsinkelse pr. operation på under 12 sekunder (0,2 minutter).

Resultater for vores kapacitetsudnyttelse er tilfredsstillende; men vi vil arbejde intenst på at holde de gennemsnitlige forsinkelser på det lavest mulige niveau.

Disponeringseffektiviteten blev løftet i 2011 gennem øget produktivitet for en route i kontrolcentralen i København. I 2011 blev der gennemført 8.216 operationer pr. flyveleder i vagt mod 7.688 i 2010. For indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste for Københavns Lufthavn, Kastrup blev der i 2011 gennemført 5.076 operationer pr. flyveleder i vagt mod 4.819 operationer i 2010.

Naviairs nettoomsætning var i 2011 på 937,6 mio. kr. mod 917,2 mio.kr. i 2010. Væksten fordeler sig jævnt på Naviairs aktivitetsområder.

Udvikling i luftfarten i 2011

Luftfarten var i 2011 fortsat alvorligt påvirket af den internationale økonomiske krise, om end der i løbet af året var tegn på en positiv udvikling i trafiktallene. Siden krisens start i 2008 har Naviair oplevet reduktioner i flytrafikken på op til 12 procent. I 2010 kom der igen vækst i trafikken – og i 2011 fortsatte væksten. Væksten i flytrafikken i dansk luftrum var således i 2011 højere end den gennemsnitlige vækst i resten af Europa. Dog er trafikken fortsat ikke tilbage på niveauet for 2007.

I 2011 var der 630.044 en route-operationer i dansk luftrum mod 600.280 i 2010. Det er en vækst på 5,0 procent.

I Københavns Lufthavn, Kastrup voksede antallet af starter og landinger i 2011 med 3,3 procent til 253.762 operationer i 2011 mod 245.640 operationer i 2010.

I Billund Lufthavn voksede antallet af starter og landinger i 2011 med 2,5 procent til 44.627 operationer i 2011 mod 43.537 operationer i 2010.

I 2011 blev Naviairs resultat før skat på 54,2 mio. kroner mod et resultat før skat på 27,6 mio. kroner i 2010. Resultat efter skat blev 38,2 mio. kr. mod 23,0 mio. kr. i 2010. Naviairs forventninger til resultatet for 2011 er senest udmeldt i halvårsrapporten, hvor forventningerne til årets resultat før skat og før regulering af over-/underdækning afgifter, var et overskud på minimum de tidligere udmeldte 50,0 mio. kr. Resultat for 2011 før skat og før over-/underdækning afgifter blev 91,9 mio.kr. og således noget bedre end forventet.

Væksten i flytrafikken har påvirket Naviairs økonomi positivt. Kombineret med en fortsat omkostningsbevidst adfærd, fokus på effektiviseringer og målet om høj fleksibilitet i opgaveløsningen vil en fortsat vækst i flytrafikken understøtte forventningen om, at den akkumulerede underdækning i forhold til luftrumsbrugerne, som Naviair oparbejdede i årene frem til og med 2010, kan være afviklet med udgangen af 2014.

Fra 1. januar 2012 har EU's præstationsordninger for luftfartstjenester og netfunktioner været gældende for en route-området. Formålet med præstationsordningerne er at øge effektiviteten og skabe en stadig mere bæredygtig udvikling i lufttrafikstyringen i Europa. De nye rammer for Naviair betyder blandt andet, at Naviairs service unit-pris for en route er fastsat frem til 2014 på baggrund af henholdsvis den forventede flytrafik samt en bindende forventning til Naviairs årlige omkostninger.

Med de nye rammer skal vi opfylde en række krav om præstationsudvikling inden for både sikkerhed, kapacitet og omkostningseffektivitet. Præstationsordningen hviler blandt andet på økonomiske incitament, hvor selskaber med positive resultater kan få en begrænset økonomisk bonus, mens selskaber med negative resultater selv må dække disse. Ud over økonomiske incitament kan præstationsordningen medføre krav til handlingsplaner for leverandørerne af luftfartstjenester.

Fra 1. januar 2012 er en route service unit-prisen for dansk luftrum fastsat til 532 kr. mod 505 kr. i 2011. Heraf modtager Naviair ca. 84 procent af prisen, mens det resterende går til Trafikstyrelsen og DMI.

Service unit-prisen for tårnkontrolltjeneste i Københavns Lufthavn, Kastrup er for 2012 fastsat til 1.361 kr., hvilket svarer til et fald på 1,9 procent i forhold til prisen for 2010.

Kunder

På en route var Naviairs største kunder i 2011 SAS (16,8 procent), Ryanair (9,2 procent), KLM (8,2 procent), Norwegian Airshuttle (7,8 procent) og Lufthansa (5,9 procent). En route-aktiviteterne bidrog i 2011 til 68 procent af vores samlede omsætning.

De største kunder i 2011 i Københavns Lufthavn, Kastrup var SAS (40,3 pct.), Norwegian Airshuttle (9,1 pct.), Cimber Air Denmark (8,6 pct.), Easyjet Airline (2,6 pct.) og Lufthansa (2,0 pct.). Tårnkontrolltjenesten i Københavns Lufthavn i Kastrup bidrog i 2011 til 21 procent af vores omsætning.

Billund Lufthavn bidrog i 2011 med 2 procent af vores omsætning.

Vi holder tæt kontakt med vores kunder for at være velorienterede om deres krav og forventninger til os. Vi orienterer også løbende kunderne om forholdene og udviklingen i Naviair, og på årlige kundemøder har drøftelser om muligheder for at forbedre vores service altid høj prioritet. Møderne anvendes også til at kortlægge kundernes tilfredshed med vores service og produkter.

De seneste kundekonsultationer blev gennemført i perioden fra november 2011 til januar 2012. Her blev der afholdt møder med to luftfartsselskaber og fem lufthavne. Alle kunder har udtrykt stor tilfredshed med det daglige samarbejde med Naviair.



Det nye Naviair

2011 blev det første hele kalenderår for Naviair med status som selvstændig offentlig virksomhed. Den nye selskabsstatus har givet os frihed til at agere langsigtet på forretningsmæssige vilkår på en række områder, hvor vores dispositioner tidligere skulle godkendes i Folketingets Finansudvalg og var underlagt finanslovens et-årige ramme. Det betyder blandt andet, at vi hurtigt, og inden for virksomhedens rammer, kan agere og træffe beslutninger i forhold til vores internationale samarbejdspartnere, og dermed løbende tilpasse Naviairs økonomiske adfærd til det marked, vi opererer i.

Naviairs første bestyrelse blev udpeget den 27. oktober 2010, som en direkte konsekvens af omdannelsen til selvstændig offentlig virksomhed. Samarbejdet med Naviairs bestyrelse om Naviairs strategiske udvikling har medført en positiv ændring i retning af en stadig mere forretningsorienteret adfærd i virksomheden, og endvidere har samarbejdet sikret en endnu mere målrettet styring mod udmøntningen af Naviairs strategiske mål.

Som en konsekvens af selskabsomdannelsen er der etableret et eget forsikringsprogram for Naviair. Samtidig gennemføres vores finansiering nu i samarbejde med et pengeinstitut.

NUAC HB

I 2011 fik NUAC HB, som Naviair ejer sammen med svenske LFV, sin første aktive rolle i lufttrafikstyringen i det fælles dansk-svenske luftrum. Den 1. januar 2011 overtog NUAC ansvaret for den operative support til de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm. Dermed blev de første cirka 160 medarbejdere udlånt til NUAC fra LFV og Naviair. Efter planen skal NUAC i 2012 – på vegne af LFV og Naviair – overtage lufttrafikstyringen af en route-trafikken i det dansk-svenske luftrum i LFV og Naviairs tre kontrolcentraler. Kontrolcentralerne forbliver LFV og Naviairs ejendom, men infrastrukturen stilles til rådighed for NUAC, ligesom medarbejderne er udlånt til NUAC. Når NUAC er

fuldt operativt vil samlet cirka 750 medarbejdere og tre kontrolcentraler være udlånt til og stillet til rådighed for NUAC fra LFV og Naviair. Naviair vil herefter få udført to-tredjedele af sine aktiviteter gennem NUAC. Indtægterne fra en route-trafikken i det danske luftrum vil fortsat gå direkte til Naviair, da Naviair er udpeget til at varetage områdekontrolltjenesten i dansk luftrum.

NUAC spiller en stor rolle i konsolideringen af det fælles dansk-svenske luftrum. Grundtanken er gennem NUAC at gennemføre flest mulige effektiviseringer og omkostningsreduktioner, mens vi samtidig fastholder vores høje sikkerheds- og serviceniveau. Gennem effektiviseringer af lufttrafikstyringen forventer vi både betydelige omkostningsreduktioner for LFV og Naviair samt afledte besparelser for luftfartsselskaberne i form af såvel kortere flyvetid som mindre brændstofforbrug. Herunder en reduktion i luftfartsselskabernes udledning af CO₂ og NO_x.

Selve NUAC-projektet, om et dansk-svensk samarbejde om et fælles dansk-svensk luftrum, blev afsluttet med udgangen af 2010. Projektet har modtaget støtte fra EU's TEN-T-pulje. I 2011 blev projektet af EU (TEN-T EA) fremhævet som et forbillede for succesfuld implementering af projekter med positiv betydning lokalt og regionalt samt europæisk mobilitet ud af en samlet portefølje på ca. 350 europæiske projekter.

Øvrigt internationalt strategisk samarbejde

Vores internationale samarbejde omfatter også udvikling inden for det tekniske område. Det foregår inden for rammen af COOPANS-alliancen, hvor vi – sammen med irske IAA, svenske LFV, østrigske Austro Control, og senest kroatiske Croatia Control med franske Thales som partner og leverandør – er langt fremme med fælles udvikling og harmonisering af vores lufttrafikstyringsystemer. Den første fælles opgradering af partnernes lufttrafikstyringsystemer gennemføres i perioden fra 2011 til 2012. I Irland blev de irske kontrolcentraler i Shannon og Dublin opgra-



Tårnet i Københavns Lufthavn, Roskilde.

deret planmæssigt i 2011, og i begyndelsen af januar 2012 blev kontrolcentralen i Malmø opgraderet. Kontrolcentralen i København vil efter planen blive opgraderet i marts/april 2012. Senere i 2012 vil kontrolcentralen i Stockholm blive opgraderet.

Den efterfølgende systemopgradering, Build 2, omfatter udvikling og integrering af ændringer, som er nødvendige for at de nyeste medlemmer af COOPANS-samarbejdet, Austro Control og Croatia Control, kan gå i drift i henholdsvis 2013 og 2014. Samtidig opfylder opgraderingerne en række EU-krav. Build 2 skal også gennemføres i IAA, LFV og Naviair, således at lufttrafikstyringssystemet til stadighed bliver opdateret og harmoniseret hos alle fem leverandører af luftfartstjenester i COOPANS-samarbejdet.

COOPANS-samarbejdet sikrer løbende, at udviklingen i EU's Single European Sky programme og SESAR følges op, så alle nye EU-krav opfyldes. Naviair er dermed i forreste række, når det gælder udviklingen af lufttrafikstyring i EU.

Foruden harmoniseringen af systemerne på tværs af landegrænser forventes samarbejdet at kunne reducere systemudviklingsomkostningerne med ca. 30 procent i forhold til de omkostninger, hver enkelt virksomhed ville have ved at udvikle teknikken på egen hånd. Hertil kan komme besparelser på driftsomkostninger sikret ved fælles arbejdskoncepter.

Uddannelse af flyveledere er det tredje område, hvor vores strategi er rettet mod internationalt samarbejde. Sammen med svenske LFV og norske Avinor ejer vi flyvelederskolen Entry Point North (EPN). I 2011 etablerede EPN i samarbejde med ungarske HungaroControl en ny flyvelederskole, Entry Point Central (EPC), i Budapest. Den nye skole skal i første omgang uddanne nye flyveledere til HungaroControl.

De omfattende internationale aktiviteter udgør et betydeligt grundlag for Naviairs succes i arbejdet med at realisere

EU's målsætning om harmonisering og effektivisering af luftfartstjenesterne i det europæiske luftrum. Vores aktiviteter er stærkt medvirkende til, at Danmark ligger i forreste række blandt de lande, der kan opfylde de politiske forpligtelser, som er omfattet af EU's Single European Sky programme, til den fastsatte tid.

Trafikudvikling

I de sidste to måneder af 2011 var der igen fald i en route-trafikken i dansk luftrum. Eurocontrol har i den seneste prognose fra ultimo februar 2012 nedjusteret forventningerne markant således at der nu forudses et fald i en route-trafikken og dermed et fald i service units i dansk luftrum på 2,1 procent i forhold til 2011 og 7,4 procent i forhold til præstationsplanen. Præstationsplanen er baseret på Eurocontrols mere optimistiske prognose fra september 2011. Trafikfaldet forventes at indebære en reduktion af Naviairs indtægter i 2012 i størrelsesordenen 50 mio. kr.

Når dansk luftrum er særlig hårdt ramt af trafikfald skyldes det blandt andet, at en betydelig del af en route-trafikken gennemføres af lavprisselskaber, der udviser særlig stor fleksibilitet og evne til at justere og omstille deres trafikplaner til de aktuelle markedsvilkår.

I Københavns Lufthavn, Kastrup forventer vi fortsat mindre vækst i flytrafikken.

Videnressourcer og organisation

Medarbejderantallet i Naviair var ved udgangen af 2011 på 704 årsværk. Medarbejderomsætningen lå i 2011 på 6 procent.

Gennem konstant opmærksomhed på de krav, som fremtidige udfordringer stiller til vores medarbejdere, arbejder vi på altid at sikre, at alle medarbejdernes uddannelses- og kompetenceniveau lever fuldt op til højeste standard. Det gælder både inden for lufttrafikstyring, teknik og administration. Siden 2010 har vi arbejdet med at strukturere vores efteruddannelse og kompetenceudvikling i en samlet



kompetenceplan for hele virksomheden. Kompetenceplanen understøtter nu sammen med vores taktiske plan vores forretningsplan som styringsværktøj for den videre udvikling af Naviair. Kompetenceplanen opdateres løbende.

Gennem EPN og intern uddannelse sikrer vi, at nye flyveledere starter på højeste niveau. Gennem løbende efteruddannelse opdateres hele vores flyveledergruppe konstant, så alle til enhver tid er indkørt i de nyeste procedurer.

Også inden for teknik- og administrationsområderne fastholder vi et højt viden- og kompetenceniveau gennem løbende efteruddannelse og kompetenceudvikling.

Vi vil være en attraktiv virksomhed for vores medarbejdere og arbejder målrettet med at sikre, at medarbejderne har en god arbejdsplads samtidig med, at de er i stand til at møde de høje krav, som dagligt stilles til medarbejdere i Naviair.

Vi har vores særlige opmærksomhed rettet mod et godt og sikkert arbejdsmiljø. Høj medarbejdertilfredshed er også et prioriteret mål i Naviair. Hvert andet år gennemfører vi målinger af medarbejdernes tilfredshed, og ved den seneste undersøgelse gav over 90 procent af medarbejderne udtryk for, at Naviair er et godt sted at arbejde. Siden undersøgelsen er der arbejdet målrettet på yderligere forbedring af medarbejdertilfredsheden. Næste måling gennemføres i 2012.

Vi gennemfører ligeledes hvert andet år periodiske ledermålinger. Den seneste måling blev gennemført i 2011. Her var konklusionen, at vurderingerne af lederne i Naviair ligger betydeligt over gennemsnittet sammenlignet med andre virksomheder i Danmark, der benytter samme model for ledermåling. De personlige rapporter for de individuelle ledere anvendes til at definere udviklingsområder for den videre udvikling af ledelseskompeterne. Næste ledermåling gennemføres i 2013.

Miljø

Naviairs har aktiviteter alle døgnets timer i alle årets dage. Derfor har vi et forholdsvis højt forbrug af energi, der anvendes til blandt andet køling og elektronik. I 2011 var vores elforbrug i København på 7.062 MWh mod 7.305 MWh i 2010. Reduktionen af elforbruget er blandt andet resultat af vores energibesparende tiltag i 2011, hvor lyskilder flere steder blev udskiftet til LED-belysning. Vores varmemeforbrug i København var i 2011 på 4.020 MWh mod 4.751 MWh i 2010. Årsagen til det mindre varmemeforbrug er primært varmere vejr og mindre behov for opvarmning i 2011 i forhold til 2010.

Vi er energibevidste i alle vores handlinger. Dette gælder også i de faciliteter uden for København, der ikke ejes af, men benyttes af Naviair.

Gennem vores flyvekontrol har vi indirekte mulighed for at udvise miljøansvarlighed ved at reducere luftforureningen og støjgenerne fra flytrafikken.

Luftfartens andel af den globale CO₂-udledning udgør cirka 2 procent. Gennem udvikling af stadig mere effektive procedurer og infrastruktursystemer bidrager vi i Naviair til reduktion af CO₂ og andre forurenende luftarter fra fly. Vi bestræber os på at udnytte luftrummet på den mest fleksible og effektive måde. Blandt andet sørger vi for, at flyene flyver så direkte som muligt og dermed den korteste rute mellem destinationerne. Samtidig bestræber vi os på at tildele de enkelte fly netop den flyvehøjde, hvor flytypen bruger mindst brændstof.

I 2011 indførte vi det såkaldte Free Route Airspace-koncept i det fælles dansk-svenske luftrum. Herefter kan luftfartselskaberne og piloterne bedre tilrettelægge flyets rute gennem det dansk-svenske luftrum. Naviair og LfV's beregninger viser, at konceptet svarer til, at der kan opnås en gennemsnitlig besparelse på 1,3 procent (brændstof og flyvetid) for de selskaber, der flyver i dansk og svensk luftrum.



I realiteten har langt de fleste fly allerede inden indførelsen af Free Route Airspace, gennem en effektiv flyveledelse, fået tilladelse til at flyve den korteste distance over Danmark og Sverige, når det var muligt; men luftfartsselskaberne har hidtil været nødt til at tilrettelægge flyvningerne, således at flyveplanerne fulgte de publicerede, faste ruter i luften. Derfor måtte flyene medtage ekstra brændstof. Efter det nye koncept kan flyene starte med lidt mindre brændstof om bord, og den lavere vægt betyder dermed et reduceret forbrug af brændstof på flyvningen. Selv om besparelsen på den enkelte flyvning er marginal, bliver der – med omkring 950.000 flyvninger årligt – tale om betydelige besparelser og deraf følgende positive virkninger på miljøet. Ud fra Eurocontrols standardmodeller er det beregnet, at konceptet årligt vil reducere udslippet af CO₂ med omkring 40.000 ton. Samtidig viser beregningerne, at luftfartsselskaberne vil spare næsten 7.500 flyvetimer årligt i forhold til flyvetiden i flyveplanerne. Den sparede flyvetid giver – ud over miljøfordelen – selskaberne mulighed for at udnytte flyene bedre og dermed reducere deres omkostninger.

Naviairs indsats for klimaforbedringer i flytrafikken blev dokumenteret i 2009, hvor Eurocontrol gennemførte en analyse af vores koncept for udflyvning fra Københavns Lufthavn, Kastrup. Konceptet indebærer, at omkring 95 procent af de startende fly får lov til at afvige fra den såkaldte Standard Instrumental Departure (SID)-procedure. I stedet følger de Naviairs særlige Continuous Climb Departure (CCD)- procedure, hvor flyene får lov til at gå direkte til deres ønskede rejsehøjde og hurtigst muligt får lov til at dreje direkte mod rejsmålet under udflyvningen. Eurocontrols beregninger viser, at Naviairs fleksible trafikstyring alene under udflyvningerne årligt sparer luftfartsselskaberne for 10.000 ton brændstofforbrug. Samtidig spares miljøet årligt for udledning af cirka 32.000 ton CO₂ foruden tusindvis af ton andre forurenende gasser. I 2011 sikrede vi, at der fortsat var flere end 95 procent af alle starter fra Københavns Lufthavn, der fik CCD. Vi arbejder sammen med vores kunder og partnere om udvikling af nye initiati-

ver, der yderligere kan optimere vores miljø- og klimaindsats. Vi tilpasser indsatsen efter kundernes ønsker og behov og deltager samtidig i miljø- og klimaarbejdet i både SES, SESAR, NUAC, NEAP, COOPANS og NORACON.

Vi arbejder løbende på fortsat udvikling af miljø- og klimaktiviteterne gennem:

- Korte ruter, direkte ruteføring mod destinationen og brændstoføkonomiske flyvehøjder
- Mulighed for brændstofbesparende indflyvninger til danske lufthavne
- Minimal ventetid på jorden med motorer i drift gennem effektiv trafikafvikling i lufthavnene
- Grønne starter (Continuous Climb Departure (CCD) hvor det overhovedet er muligt – med direkte ruteføring og stigning til marchhøjde
- Mulighed for grønne landinger (Continuous Descent Approach (CDA)) i tidsrum med lav trafikintensitet

Samfundsansvar

Bevidst og god samfundsansvarlig optræden er et dybt integreret element i Naviairs kultur.

Vi arbejder målrettet på at sikre medarbejdernes trivsel og udvikling. Vi arbejder målrettet på at minimere Naviairs belastning af klima og miljø, og vi accepterer ikke overtrædelse af menneskerettigheder, korrupsion eller brud på nogen former for trafiklovgivning.

God selskabsledelse

Rammerne for Naviairs virksomhed er fastlagt i lov om Naviair. Som selvstændig offentlig virksomhed har den danske stat gennem Transportministeriet den endelige myndighed over selskabet inden for de rammer, der er fastlagt i lovgivningen. Vi tilrettelægger vores selskabsledelse således, at den er tilpasset såvel virksomhedens karakter og lovgivningen. Herudover er vores selskabsledelse primært inspireret af anbefalingerne fra Komitéen for god selskabsledelse, således som de er beskrevet i august 2011 på www.corporategovernance.dk.

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

Blandt de ministerudpegede medlemmer af bestyrelsen er der en ligelig fordeling af kvinder og 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 2011.

I henhold til Naviairs vedtægter afholdes bestyrelsesmøder mindst én gang i kvartalet. Der har i det forløbne år været afholdt 6 bestyrelsesmøder i alt.

Regnskabs- og kontrolsystemer er udformet til 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 gennem månedlige rapporter. Endvidere rapporterer direktionen løbende den økonomiske udvikling til bestyrelsen forud for hvert bestyrelsesmøde. Procedurer, regnskabsinstrukser mv. er beskrevet i Naviairs Management System (NMS).

Bestyrelsen overvåger løbende regnskabsaflæggelsesprocessen, herunder blandt andet at gældende lovgivning overholdes, og at anvendt regnskabspraksis er relevant. Den samlede bestyrelse fungerer som revisionsudvalg.

Risici

Da Naviairs hovedindtægter er direkte sammenhængende med omfanget af en route-trafik i dansk luftrum – og trafikken til og fra de lufthavne, som vi betjener – ligger den største kommercielle risiko for Naviair i et uventet fald i

flytrafikken. Fordi vi til enhver tid skal være i stand til at kunne opfylde vores kunders kapacitetsbehov, kan vi ikke gennemføre meget hurtige reduktioner af vores omkostninger i situationer med bratte fald i vores indtægter. Dels fordi vi på personalesiden er afhængige af specielt uddannede medarbejdere. Det er dyrt og tager gennemsnitligt op til tre år at uddanne flyveledere, så de kan få certifikat til at arbejde efter danske regler og procedurer. Dels fordi vores investeringer i lufttrafikstyringssystemer både er meget høje og langsigtede. Udvikling og etablering af nye tekniske systemer er tidkrævende og løber sædvanligvis over mange år. Hurtige nedjusteringer på personaleområdet eller i vores investeringer vil indebære en risiko for, at vi efterfølgende ikke kan imødekomme kapacitetskravet, såfremt flytrafikken efter et brat fald hurtigt kommer i vækst igen.

Det kan også svække vores indtægter, hvis vi mister aktiviteter inden for tårnkontrolltjeneste til konkurrerende selskaber.

Muligheden for at luftfartsselskaberne fremover vælger at flytte trafik – ikke mindst internationale ruter – til lufthavne længere sydpå i Europa indebærer en forretningsmæssig risiko for Naviair. Såfremt en del af flytrafikken går uden om dansk luftrum og danske lufthavne, vil det medføre indtægtstab for Naviair.

Såfremt det lokalt eller internationalt besluttes at erstatte lufttrafik med andre trafikformer – eller såfremt luftfarten begrænses gennem nye lokale eller internationale skatter og afgifter – vil det medføre risiko for reduktion af flytrafikken og deraf faldende indtægter for Naviair.

Endelig kan uventede situationer og begivenheder, som påvirker flytrafikken negativt, være til ulempe for Naviair. Et eksempel er den islandske askesky, som i foråret 2010 lukkede hele det europæiske luftrum i flere døgn.

Vi har sikret os mod tekniske nedbrud gennem etablering af solide backup-systemer på alle områder og anser derfor ikke tekniske nedbrud som en alvorlig risiko.

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



Ind- og udflyvningskontrollen, Billund ATC



Regnskabsberetning

Naviairs regnskab er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser med tilpasninger som beskrevet under anvendt regnskabspraksis.

Den 27. oktober 2010 blev Naviair omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed. Regnskabsmæssigt skete omdannelsen med virkning fra 1. januar 2010. Frem til 31. december 2009 har Naviair været en statsvirksomhed og regnskabet er aflagt i henhold til statens almindelige regler og bestemmelser. Den ændrede regnskabsopstilling efter virksomhedsomdannelsen gør det ikke muligt at sammenligne med regnskaberne for 2009 og tidligere år. Derfor indgår kun sammenligningstal for 2010, dog er balancen suppleret med åbningsbalancen pr. 1. januar 2010.

Årets resultat

Årets resultat før skat udgjorde et overskud på 54,2 mio. kr. efter en regulering på 37,8 mio. kr. vedrørende over-/underdækning afgifter mod et overskud på 27,6 mio. kr. i 2010. Årets resultat efter skat udgjorde et overskud på 38,2 mio. kr. mod 23,0 mio. kr. i 2010.

Med et resultat på 91,9 mio. kr. før skat og før regulering af over-/underdækning afgifter blev årets resultat noget bedre end forventet ved aflæggelse af halvårsrapporten. Her var forventningerne til årets resultat før skat og før regulering af over-/underdækning afgifter et overskud på minimum de ved årets begyndelse udmeldte 50,0 mio. kr.

Den positive resultatafvigelse kan primært henføres til et lavere udgiftsniveau i forhold til forventet, hvilket skyldes en fortsat fokuseret indsats på nedbringelse af omkostninger og en høj økonomisk ansvarlighed i alle medarbejders adfærd. Der er således tale om lavere personaleomkostninger, lavere driftsomkostninger samt lavere af- og nedskrivninger.

Ordinære driftsindtægter

Naviairs ordinære driftsindtægter udgjorde 984,5 mio. kr. mod 970,0 mio. kr. i 2010.

Nettoomsætningen udgjorde 937,6 mio. kr. mod 917,2 mio. kr. i 2010. Nettoomsætningen afspejler sammen med andre driftsindtægter på 9,0 mio. kr. Naviairs indtægter fra virksomhedens fire aktivitetsområder.

Indtægterne fra Naviairs fire aktivitetsområder er 24,1 mio. kr. højere end i 2010. Frem til og med 2010 var Naviair ansvarlig for at opkræve og afregne Danmarks gebyr til Eurocontrol, som i 2010 udgjorde 53,8 mio. kr. Korrigeret for dette gebyr er indtægterne 77,9 mio. kr. højere i 2011 end i 2010. Det højere niveau kan primært henføres til vedtagne afgiftsforhøjelser samt mere trafik.

Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger udgjorde 241,1 mio. kr. mod 252,2 mio. kr. i 2010. I 2010 indgår 53,8 mio. kr. til dækning af Danmarks gebyr til Eurocontrol, samt at NUAC HB omkostninger i 2011 udgør 54,8 mio. kr. mod 4,8 mio. kr. i 2010. NUAC HB-omkostninger er de vederlag, Naviair har betalt til NUAC HB for ydelser leveret i 2011, primært vedrørende operativ support. Omkostningen modsvares af indtægter fra NUAC HB under Naviairs andre driftsindtægter.

Øvrige omkostninger udgør 175,5 mio. kr., hvilket er et fald på 9,1 mio. kr. i forhold til 2010 og et udtryk for et fortsat højt fokus på omkostningsudviklingen.

Personaleomkostninger

Personaleomkostninger udgjorde 556,4 mio. kr., hvilket er på niveau med 2010. Det har således været muligt at kompensere for lønstigninger i henhold til gældende overenskomster gennem et lavere antal årsværk og en optimeret ressourceudnyttelse. Der var beskæftiget 704,3 årsværk ved årets udgang mod 707,3 ved årets begyndelse.

Af- og nedskrivninger

Årets afskrivninger udgjorde 98,3 mio. kr. mod 90,4 mio. kr. i 2010. I årets af- og nedskrivninger indgår nedskrivninger på udrangerede aktiver på 4,0 mio. kr.



Naviairs Technical Management Center

Skat af årets resultat

Skat af årets resultat udgjorde 15,9 mio. kr. som er overført til udskudt skat.

Balance

Naviairs balancesum udgjorde 1.684,5 mio. kr. pr. 31. december 2011 mod 1.726,0 mio. kr. pr. 31. december 2010.

Aktiver

Af de samlede aktiver udgjorde anlægsaktiverne 1.193,9 mio. kr. svarende til 70,9 procent. Anlægsaktiverne steg med 15,9 mio. kr., hvilket primært er et udtryk for, at årets investeringer på 114,1 mio. kr. oversteg årets af- og nedskrivninger på 98,3 mio. kr. En væsentlig del af årets investeringer vedrører COOPANS-projektet, som fortsat er under udførelse, hvorfor afskrivning ikke er påbegyndt.

Omsætningsaktiverne udgjorde 490,6 mio. kr. Heraf udgjorde underdækning afgifter 224,8 mio. kr., hvilket er et fald i forhold på 35,9 mio. kr. i forhold til 31. december 2010.

Egenkapital

Naviairs egenkapital var pr. 31. december 2011 på 749,5 mio. kr., hvor 600 mio. kr. var ansvarlig kapital og 149,5 mio. kr. var overført resultat.

Ud over den ansvarlige kapital har staten ydet Naviair ansvarlig lånekapital, som pr. 31. december 2011 udgjorde 536,6 mio. kr. Det ansvarlige lån er indgået på betingelser, der betyder, at lånet til enhver tid kan anses for egenkapital eller kapital sidestillet hermed.

Gældsforpligtelser

Af den samlede gældsforpligtelse på 896,2 mio. kr. udgjorde den rentebærende gæld 686,6 mio. kr.

Pengestrømsopgørelse

Årets pengestrømme fra driften før finansielle poster udgjorde 195,3 mio. kr. og pengestrømme fra ordinær drift udgjorde 131,5 mio. kr. Den langfristede gæld til privat pengeinstitut blev nedbragt med 50,0 mio. kr.

Forventninger til 2012

Eurocontrol har i den seneste prognose fra ultimo februar 2012 nedjusteret forventningerne markant således at der nu forudses et fald i en route-trafikken og dermed et fald i service units i dansk luftrum på 2,1 procent i forhold til 2011 og 7,4 procent i forhold til præstationsplanen. Naviairs budget for 2012 er baseret på samme grundlag som præstationsplanen.

Det forventede lavere indtægtsniveau bliver på dette grundlag i 2012 i størrelsesordenen 50 mio. kr. i forhold til Naviairs forventninger ved årets begyndelse. For perioden 2012 - 2014 betyder faldet i den nyeste trafikprognose, at indtægterne samlet bliver reduceret med omkring 140 mio. kr. ved udgangen af 2014 i forhold til de forudsætninger præstationsplanen bygger på.

Til trods for de lavere forventede indtægter forventer vi fortsat, at den akkumulerede underdækning pr. den 31. december 2011 på 224,8 mio. kr. er fuldt udlignet, som hidtil udmeldt, ved udgangen af 2014. Vi forventer samtidig, at dette sker inden for rammen af den en route-afgift, som er udmeldt i præstationsplanen.

Det vil vi opnå gennem dels omkostningsreduktioner og dels muligheden for at skabe indtægter gennem udnyttelse af eventuelt overskydende ressourcer på andre indtægts-givende aktiviteter.

For Naviair er det vigtigt, at organisationen og ressourcerne altid er tilpasset både de aktuelle behov, den forventede vækst og kapacitetsbehovet på længere sigt.

I vores ressourceplanlægning skal vi derfor blandt andet tage hensyn til, at det tager cirka tre år at uddanne en ny flyveleder. Muligheden for at tilpasse ressourcerne skal derfor altid analyseres i forhold til det mulige fremtidige kapacitetsbehov – og vil alene blive udnyttet under hensyn til disse forhold.

Begivenheder efter regnskabsårets udløb

Der er ikke indtruffet begivenheder efter regnskabsårets udløb, som påvirker det retvisende billede af årets resultat samt balancen pr. 31. december 2011.

Resultat opdelt på aktivitetsområder (costbaser)

For en væsentlig del af Naviairs aktivitetsområder er indtjeningen reguleret efter et hvile-i-sig-selv- princip (full cost recovery). De to største områder, en route-tjeneste og tårn- og indflyvningskontrolltjeneste til Københavns lufthavne, er reguleret i henhold til EU-Kommissionens forordning nr. 1794/2006 ændret ved Kommissionens forordning nr. 1191/2010.

I henhold til ovennævnte forordning er Naviair forpligtet til at fordele sine indtægter og omkostninger på aktivitetsområder (costbaser). Omkostningerne fordeles ved en direkte fordeling på costbasen, blandt andet gennem tidsregistrering på arbejdsopgaver eller via fordelingsnøgler.

Resultatet af omkostningsfordelingen fremgår af opstillingen nedenfor.

Costbaseregnskab (DKK 1.000)	En route Danmark	TNC København	Billund	Aalborg	En route Grønland	En route North Atlantic	Kontrakter mm.	I alt
Indtægter ¹⁾	639.233	201.679	15.436	13.335	20.755	29.624	26.576	946.637
NUAC HB indtægter	41.113	11.276	1.040	830	398	393	254	55.304
NUAC HB omkostninger	-40.768	-11.180	-1.031	-822	-395	-389	-252	-54.837
NUAC HB nettoresultat	344	97	9	7	3	3	2	466
Andre driftsomkostninger ²⁾	-110.954	-29.707	-2.110	-1.785	-14.467	-22.226	-5.040	-186.288
Personaleomkostninger ³⁾	-363.956	-118.702	-14.475	-12.066	-4.895	-5.322	-16.691	-536.107
EBITDA	164.667	53.366	-1.140	-509	1.396	2.079	4.848	224.708
Afskrivninger	-78.549	-16.586	-361	-336	-614	-1.449	-368	-98.263
EBIT	86.118	36.780	-1.501	-844	782	631	4.479	126.445
Finansielle poster	-49.858	-31.133	-49	-66	-248	-578	47.398	-34.534
Resultat ⁴⁾	36.260	5.648	-1.551	-910	534	53	51.877	91.911

1) Ordinære driftsindtægter opgjort ekskl. følgende poster: regulering af over-/underdækning, arbejde udført for egen regning og opført under aktiver samt indtægter fra NUAC HB

2) Andre eksterne omkostninger ekskl. NUAC HB-omkostninger

3) Personaleomkostninger fratrukket arbejde udført for egen regning og opført under aktiver

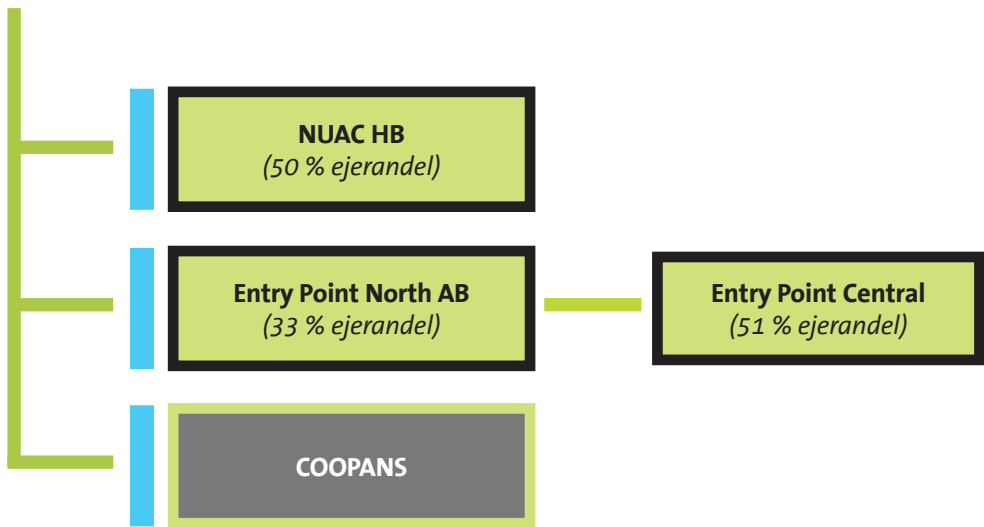
4) Årets resultat før regulering af over-/underdækning afgifter på -37,8 mio. kr. samt skat på -15,9 mio. kr.




Ind- og udflyvningskontrollen, kontrolcentralen i København

Naviair-familien

NAVIAIR



 Associerede virksomheder

 International alliance
(Naviair, IAA, LFV, Austro Control,
Croatia Control & Thales)

Naviairs ledelse

Bestyrelse



Formand
Anne Birgitte Lundholt
*Ambassador-at-Large.
Formand for bestyrelsen i
Bornholms Erhvervsfond og
FOF Danmark. Medlem af
bestyrelsen i Posten Norden AB,
Svaneke Bryghus A/S*



Karsten Baagø *
Overflyveleder



Helge Mortensen
Fhv. minister



Næstformand
Michael Fleischer
*Fhv. oberst og
pilot i flyvevåbnet*



Søren Beck *
*Overflyveleder.
Direktør 3sixty5 ApS.
Direktør Encore-Invest ApS*



Johan Ohrt *
Overflyveleder



Charlotte Antonsen
*Direktør CACommunications.
Cand.polit*



Birthe Høegh Rask
*Executive Vice President &
CFO, Terma A/S*



Kurt Thyregod
*Administrerende direktør, Ping-
vino ApS. MBA. Formand for
bestyrelsen i Slice Fruit A/S.
Næstformand i bestyrelsen i
F.E. Bording. Medlem af besty-
relserne i Novia Scandinavia
A/S og Danes Worldwide*

*) Medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer

Direktion

Morten Dambæk
Administrerende direktør

Lars Bech Madsen
Vicedirektør

Hanne Lund
Økonomidirektør

Øvrige ledende medarbejdere

John G. Hansen
HR-direktør

Mikael Ericsson
Udviklingsdirektør

Bo Pedersen
Kommunikationsdirektør

Bent Fog
Teknisk direktør

Preben Lauridsen
Driftsdirektør, ATCC

Birger Grevy
Driftsdirektør, Towers



Copenhagen Information, kontrolcentralen i København

Ledespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2011 for Naviair.

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

Det er vores opfattelse, at den valgte regnskabspraksis er hensigtsmæssig, og at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver, finansielle stilling og resultat samt pengestrømme. Samtidig er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for de forhold, beretningen omhandler.

Årsrapporten indstilles til godkendelse.

København, den 29. marts 2012

I direktionen

Morten Dambæk
Administrerende direktør

Lars Bech Madsen
Vicedirektør

Hanne Lund
Økonomidirektør

I bestyrelsen

Anne Birgitte Lundholt
Formand

Karsten Baagø *

Helge Mortensen

Michael Fleischer
Næstformand

Søren Beck *

Johan Ohrt *

Charlotte Antonsen

Birthe Høegh Rask

Kurt Thyregod

*) Medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer

Den uafhængige revisors påtegning

Til bestyrelsen i Naviair og Transportministeriet

Påtegning på årsregnskabet

Vi har revideret årsregnskabet for Naviair for perioden 1. januar – 31. december 2011, der omfatter anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter. Årsregnskabet er udarbejdet efter lov om den selvstændige offentlige virksomhed Naviair, årsregnskabsloven samt danske regnskabsvejledninger.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med lov om den selvstændige offentlige virksomhed Naviair, årsregnskabsloven samt danske regnskabsvejledninger. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning, god offentlig revisionsetik jf. lov om revisionen af statens regnskaber m.m. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandling for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i årsregnskabet. De valgte revisionshandling afhænger af revisors vurdering, herunder vurdering af risici for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor intern kontrol, der er relevant for Naviairs udarbejdelse af et årsregnskab, der giver et retvisende billede. Formålet hermed er at udforme revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af Naviairs interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige, samt den samlede præsentation af årsregnskabet.

Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af Naviairs aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2011 samt af resultatet af Naviairs aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2011 i overensstemmelse med lov om den selvstændige offentlige virksomhed Naviair, årsregnskabsloven samt danske regnskabsvejledninger. Det er ligeledes vores opfattelse, at der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af årsregnskabet, er i overensstemmelse med love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af årsregnskabet.

Det er på den baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet.

København, den 29. marts 2012

Rigsrevisionen

Annie Nørskov
rigsrevisor

/Katja Cecilia Mattfolk
kontorchef

Deloitte

Lynge Skovgaard
statsautoriseret revisor

/Ulrik Vassing
statsautoriseret revisor

Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair for 2011 er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for regnskabsklasse D.

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

Årsrapporten for 2011 er aflagt i DKK 1.000.

Afvigelse fra regnskabsbestemmelser med henvisning til kravet om retvisende billede

Naviair har valgt at afvige fra årsregnskabslovens generelle bestemmelser om indregning af tilgodehavender og gæld for så vidt angår indregning af over- og underdækninger fra en route- og terminalaktiviteter. Afvigelsen er efter Naviairs opfattelse en forudsætning for, at regnskabet kan afspejle det reelle indhold af virksomhedens driftsaktiviteter. Dette skyldes, at Naviairs en route- og terminalaktiviteter er baseret på hvile i sig selv-princippet der medfører, at driftsoverskud eller -underskud i et enkelt år skal tilbageføres til brugerne i de efterfølgende år.

Ledelsen har derfor fundet, at indregning af underskud fra hvile i sig selv-ordninger som tilgodehavender og overskud som forpligtelser giver det mest retvisende billede af Naviairs aktiviteter, da ledelsen vurderer, at optjeningen er betinget af de afholdte omkostninger og at det enkelte års driftsindtægter skal svare til de refusionsberettigede omkostninger i den enkelte hvile i sig selv-ordning. Det er endvidere ledelsens vurdering, at denne regnskabsmæssige behandling svarer til sædvanlig branchep praksis inden for lufttrafiktjenester.

Årets resultat i 2011 er reduceret med 37,8 mio. kr. som følge af årets regulering af over- og underdækninger.

Generelt om indregning og måling

Indtægter indregnes i resultatopgørelsen i takt med, at de indtjenes. Herudover indregnes værdireguleringer af finansielle aktiver og forpligtelser, der måles til dagsværdi eller

amortiseret kostpris. Endvidere indregnes i resultatopgørelsen alle omkostninger, der er afholdt for at opnå årets indtjening, herunder afskrivninger, nedskrivninger og hen-satte forpligtelser samt tilbageførsler som følge af ændrede regnskabsmæssige skøn af beløb, der tidligere har været indregnet i resultatopgørelsen.

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.

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

Omregning af fremmed valuta

Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Gevinster og tab, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på betalingsdagen, indregnes i resultatopgørelsen som en finansiell post.

Tilgodehavender, gældsforpligtelser og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens valutakurs. Materielle

og immaterielle anlægsaktiver, varebeholdninger og andre ikke-monetære aktiver, der er købt i fremmed valuta, omregnes til historiske kurser.

Resultatopgørelsen

Nettoomsætning

Nettoomsætning ved salg af varer og tjenesteydelser indregnes i resultatopgørelsen, når levering og risikoovergang til køber har fundet sted.

Årets akkumulerede over- og underdækning fra en route- og terminalaktiviteter indregnes under ordinære driftsindtægter.

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

Andre driftsindtægter og andre driftsomkostninger

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

Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger omfatter omkostninger til administration, lokaler, drift af operative systemer og udstyr, gebyrer til myndigheder m.fl., uddannelse, tab på debitorer mv.

Under andre eksterne omkostninger indregnes tillige omkostninger vedrørende udviklingsprojekter, 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.

Finansielle poster

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

Skat

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

talen med den del, der kan henføres til posteringer direkte på egenkapitalen. Den andel af den resultatførte skat, der knytter sig til årets ekstraordinære resultat, henføres hertil, mens den resterende del henføres til årets ordinære resultat.

Balancen

Immaterielle anlægsaktiver

Immaterielle anlægsaktiver måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Immaterielle anlægsaktiver afskrives lineært over den forventede brugstid på 3-8 år.

Den væsentligste del af immaterielle anlægsaktiver vedrører tilretning af virksomhedens ERP-system, der afskrives over 5 år.

En mindre andel af immaterielle anlægsaktiver vedrører anden software, der afskrives over 8 år. Der foretages opgradering af denne software, der skønnes at forlænge softwarens levetid.

Kostprisen for immaterielle anlægsaktiver under udførelse omfatter omkostninger, herunder gager og afskrivninger, der direkte og indirekte kan henføres til udviklingsprojekterne.

Renteomkostninger på lån til finansiering af fremstilling af immaterielle anlægsaktiver indregnes i kostprisen, såfremt de vedrører fremstillingsperioden.

Der afskrives ikke på immaterielle anlægsaktiver under udførelse.

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.

Materielle anlægsaktiver under udførelse måles til kostpris. Værdiforøgende forandringer og forbedringer på materielle anlægsaktiver indregnes som aktiv. Der afskrives ikke på materielle anlægsaktiver under udførelse.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen, omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen og omkostninger til klargø-

ring af aktivet indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug. For egenfremstillede aktiver omfatter kostprisen direkte og indirekte omkostninger til materialer, komponenter, underleverandører og lønninger.

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 sådan et 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 associerede virksomheder

Kapitalandele i associerede virksomheder indregnes og måles til kostpris. Udlodning fra associerede virksomheder indregnes i resultatopgørelsen på tidspunktet for godkendelse af udlodningen.

Forudsætningen for valget af måling af kapitalandele i associerede virksomheder til kostpris er, at de associerede virksomheder fungerer som leverandører til Naviairs hovedaktivitet. Dermed vurderes det som mest retvisende at indregne kapitalandelene til kostpris fremfor indregning efter indre værdis metode.

Kapitalandele i associerede virksomheder nedskrives til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

Tilgodehavender

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

Over-/underdækning afgifter

Naviair er berettiget til at indregne forskellen mellem afholdte omkostninger til en route- og terminalaktiviteter (tre terminaler er på fastpris aftale) og opkrævede afgifter hos brugerne. Differencen mellem opkrævede afgifter og refusionsberettigede omkostninger indregnes som korrektion til tidligere opkrævede afgifter i næstfølgende år $N+(2-5)$. Konsekvensen heraf er, at for høje afgifter er at sidestille med forudbetalinger (hensatte forpligtelser), og for lave afgifter medfører en øget opkrævningsmulighed (tilgodehavende).

Over-/underdækningen måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi. Såfremt ledelsen skønner, det ikke sandsynligt, at hele tilgodehavendet kan opkræves hos brugerne, nedskrives det til den lavere skønnede værdi af tilgodehavendet.

Periodeafgrænsningsposter

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

Andre hensatte forpligtelser

Andre hensatte forpligtelser indregnes og måles som det bedste skøn over de omkostninger, der er nødvendige for på balancedagen at afvikle forpligtelserne. Hensatte forpligtelser med forventet forfaldstid ud over et år fra balancedagen måles til tilbagediskonteret værdi.

Pensioner og rådighedsbeløb

Naviair indbetaler fortsat, efter overgang til selvstændig offentlig virksomhed, 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 tjenstemandslovens § 32 om rådighedsløb påhviler Naviair. Disse forpligtelser oplyses som eventualforpligtelser.

Gældsforpligtelser

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.

Andre finansielle forpligtelser

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

Periodeafgrænsningsposter

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

Skat

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

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

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

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.

Hoved- og nøgletal

Hoved- og nøgletal er defineret og beregnet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings vejledning.

$$\text{Overskudsgrad} = \frac{\text{Resultat før finansielle poster} \times 100}{\text{Nettoomsætning}}$$

$$\text{Afkastningsgrad} = \frac{\text{Resultat før finansielle poster} \times 100}{\text{Samlede aktiver}}$$

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

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



Kontrolcentralen København, test af COOPANS Build 1

Resultatopgørelse

Resultatopgørelse 1. januar - 31. december			
<i>(DKK 1.000)</i>	Note	2011	2010
Nettoomsætning	1	937.616	917.246
Regulering af over-/underdækning afgifter	13	-37.753	24.512
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	2	20.291	20.675
Andre driftsindtægter	3	64.326	7.522
Ordinære driftsindtægter i alt		984.480	969.955
Andre eksterne omkostninger	4	-241.126	-252.202
Personaleomkostninger	5	-556.398	-556.498
Af- og nedskrivninger	6	-98.263	-90.392
Resultat før finansielle poster		88.693	70.863
Finansielle indtægter	7	2.187	742
Finansielle omkostninger	8	-36.721	-44.008
Resultat før skat		54.159	27.597
Skat af årets resultat	9	-15.930	-4.631
Årets resultat		38.229	22.966
Forslag til resultatdisponering			
<i>(DKK 1.000)</i>			
Overført resultat		38.229	22.966
		38.229	22.966

Balance

Aktiver (DKK 1.000)	Note	31.12.2011	31.12.2010
Software		9.689	15.802
Immaterielle anlægsaktiver under udførelse		1.822	4.613
Immaterielle anlægsaktiver	10	11.511	20.415
Grunde og bygninger		261.013	259.008
Produktionsanlæg og maskiner		601.925	617.027
Inventar og IT-udstyr		7.867	7.502
Transportmateriel		1.839	1.807
Materielle anlægsaktiver under udførelse		309.659	272.200
Materielle anlægsaktiver	11	1.182.303	1.157.544
Kapitalandele i associerede virksomheder	12	79	79
Finansielle anlægsaktiver		79	79
Anlægsaktiver		1.193.893	1.178.038
Underdækning afgifter	13	224.810	260.721
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	14	186.546	192.791
Tilgodehavende hos associerede virksomheder		2.512	2.135
Andre tilgodehavender	15	14.627	16.282
Periodeafgrænsningsposter	16	35.354	37.237
Tilgodehavender		463.849	509.166
Likvide beholdninger		26.714	38.758
Omsætningsaktiver		490.563	547.924
Aktiver		1.684.456	1.725.962



Finance

Passiver			
(DKK 1.000)	Note	31.12.2011	31.12.2010
Ansvarlig kapital		600.000	600.000
Overført resultat		149.498	111.269
Egenkapital		749.498	711.269
Udskudt skat	17	20.561	4.631
Overdækning afgifter	13	18.202	16.360
Hensatte forpligtelser		38.763	20.991
Ansvarlig lånekapital	18	536.600	545.320
Kreditinstitutter	19	150.000	200.000
Langfristede gældsforpligtelser		686.600	745.320
Kreditinstitutter	19	0	50.000
Leverandører af varer og tjenesteydelser		49.237	33.933
Gæld til associerede virksomheder		11.823	2.020
Anden gæld	20	125.677	138.003
Periodeafgrænsningsposter		22.858	24.426
Kortfristede gældsforpligtelser		209.595	248.382
Gældsforpligtelser		896.195	993.702
Passiver		1.684.456	1.725.962
Honorar til revisorer	21		
Eventualforpligtelser	22		
Kontraktlige forpligtelser	23		
Nærtstående parter og ejerforhold	24		
Egenkapitalopgørelse			
(DKK 1.000)	Ansvarlig kapital	Overført resultat	I alt
Egenkapital 1. januar 2011	600.000	111.269	711.269
Årets resultat	0	38.229	38.229
Egenkapital 31. december 2011	600.000	149.498	749.498
Der er ikke sket ændringer til den ansvarlige kapital siden 1. januar 2010.			



Flight Information Center i Kangerlussuaq, Grønland.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelse 1. januar - 31. december			
<i>(DKK 1.000)</i>	Note	2011	2010
Årets resultat		38.229	22.966
Reguleringer	25	148.727	138.289
Ændring i driftskapital *)	26	8.373	619.134
Pengestrømme fra drift før finansielle poster		195.329	780.389
Renteindbetalinger og lignende		2.187	742
Renteudbetalinger og lignende		-66.059	-34.583
Pengestrømme fra ordinær drift		131.457	746.548
Betalt selskabsskat		0	0
Pengestrømme fra driftsaktivitet		131.457	746.548
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver		-93.501	-119.317
Pengestrømme fra investeringsaktivitet		-93.501	-119.317
Forøgelse af ansvarlig lånekapital		0	8.719
Afdrag på langfristet gæld til kreditinstitutter		-50.000	
Forøgelse af gæld til kreditinstitutter		0	200.000
Indfrielse af gæld til staten		0	-797.690
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet		-50.000	-588.971
Årets pengestrøm		-12.044	38.260
Likvider primo		38.758	498
Likvider ultimo		26.714	38.758

*) Ændringen i driftskapitalen i 2010 indeholder udbetalingen af tilgodehavende hos stifter, som pr. 1. januar 2010 udgjorde t.kr. 605.000.

Noter

Note 1-4

1	Nettoomsætning <i>(DKK 1.000)</i>	2011	2010
	En route Danmark	613.578	601.240
	TNC København	201.266	200.689
	Provinslufthavne	41.655	40.458
	Nordatlanten	29.366	27.483
	Statsfinansierede områder	32.600	26.000
	Salg af varer og tjenesteydelser i øvrigt	19.151	21.376
		937.616	917.246

2	Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver <i>(DKK 1.000)</i>	2011	2010
	Aktiveret direkte løn	18.759	19.004
	Aktiverede indirekte produktionsomkostninger	1.532	1.671
		20.291	20.675

3	Andre driftsindtægter <i>(DKK 1.000)</i>	2011	2010
	Ydelser leveret til NUAC HB vedr. operativ support	55.304	2.238
	Andre driftsindtægter	9.022	5.284
		64.326	7.522

4	Andre eksterne omkostninger <i>(DKK 1.000)</i>	2011	2010
	NUAC HB-driftsomkostninger	54.838	4.801
	Eurocontrol gebyr	0	53.773
	Trafikstyrelsen tilsynsgebyr	10.821	8.989
	Øvrige omkostninger	175.467	184.639
		241.126	252.202



Note 5-9

Naviairs Helpdesk

5	Personaleomkostninger (DKK 1.000)	2011	2010
	Løn og gager	468.459	469.648
	Pensioner	83.415	82.907
	Andre omkostninger til social sikring	4.524	3.943
		556.398	556.498
	Herudaf udgør vederlag til direktion og bestyrelse:*		
	Løn til direktion	3.675	516
	Pension til direktion	594	97
	Bestyrelsesshonorar	1.150	162
		5.419	775
	Gennemsnitligt antal beskæftigede medarbejdere	706	710
	*) De oplyste vederlag i 2010 vedrører perioden fra den selvstændige offentlige virksomheds stiftelsesdato den 27. oktober 2010 og året ud.		
6	Af- og nedskrivninger (DKK 1.000)	2011	2010
	Software	10.513	11.394
	Grunde og bygninger	14.092	12.874
	Produktionsanlæg og maskiner	68.476	60.515
	Inventar og IT-udstyr	4.327	4.742
	Transportmateriel	855	867
		98.263	90.392
7	Finansielle indtægter (DKK 1.000)	2011	2010
	Valutakursgevinster	1.674	387
	Renteindtægter	513	355
		2.187	742
8	Finansielle omkostninger (DKK 1.000)	2011	2010
	Valutakurstab	2.427	422
	Renteomkostninger	54.912	55.118
	Aktivering af byggerenter	-20.618	-11.532
		36.721	44.008
9	Skat af årets resultat (DKK 1.000)	2011	2010
	Ændring af udskudt skat	13.596	4.631
	Regulering af skat vedrørende tidligere år	2.334	0
		15.930	4.631

Note 10-11

10	Immaterielle anlægsaktiver (DKK 1.000)	Software	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
	Kostpris 1. januar	61.994	4.613	66.607
	Tilgang i årets løb	0	1.609	1.609
	Afgang i årets løb	0	0	0
	Overførsler	4.400	-4.400	0
	Kostpris 31. december	66.394	1.822	68.216
	Af- og nedskrivninger 1. januar	46.192	0	46.192
	Årets afskrivninger	10.513	0	10.513
	Årets nedskrivninger på udrangerede aktiver	0	0	0
	Afgang i årets løb	0	0	0
	Af- og nedskrivninger 31. december	56.705	0	56.705
	Regnskabsmæssig værdi 31. december	9.689	1.822	11.511

11	Materielle anlægsaktiver (DKK 1.000)	Grunde og bygninger	Produktions- anlæg og maskiner	Inventar og IT-udstyr	Transport- materiel	Materielle anlægsakti- ver under udførelse	I alt
	Kostpris 1. januar	511.050	1.033.460	13.373	6.519	272.200	1.836.602
	Tilgang i årets løb	5.115	18.976	127	887	87.404	112.509
	Afgang i årets løb	-3.945	-22.007	-1.711	-985	0	-28.648
	Overførsler	10.982	34.398	4.565	0	-49.945	0
	Kostpris 31. december	523.202	1.064.827	16.354	6.421	309.659	1.920.463
	Af- og nedskrivninger 1. januar	252.042	416.433	5.871	4.712	0	679.058
	Årets afskrivninger	13.354	65.359	4.227	855	0	83.795
	Årets nedskrivninger på udrangerede aktiver	738	3.117	100	0	0	3.955
	Afgang i årets løb	-3.945	-22.007	-1.711	-985	0	-28.648
	Af- og nedskrivninger 31. december	262.189	462.902	8.487	4.582	0	738.160
	Regnskabsmæssig værdi 31. december	261.013	601.925	7.867	1.839	309.659	1.182.303
	Heraf aktiverede finansieringsomkostninger	61	3.823	0	0	27.899	31.783

Med undtagelse af enkelte bygninger til en samlet bogført værdi på 2,7 mio. kr. ultimo 2011, primært opført til navigationsudstyr på forskellige beliggenheder rundt omkring i landet, består Naviairs samlede bygningsmasse med en bogført værdi på i alt 158,6 mio. kr. ultimo 2011 af bygninger på lejet grund. Herunder hele Naviairhuset med kontrolcentral, simulatorbygninger og administration placeret i Maglebylille, samt kontroltårnet i Københavns Lufthavn, Kastrup. Alle disse bygninger er placeret på grund tilhørende Københavns Lufthavne A/S.

Note 12-15

12	Kapitalandele i associerede virksomheder (DKK 1.000)	31.12.2011	31.12.2010
	Kostpris 1. januar	79	79
	Kostpris 31. december	79	79
	Kapitalandele i associerede virksomheder specificeres således: (SEK 1.000)	Resultat 2011	Egenkapital 31.12.2011
	Entry Point North AB, Malmö-Sturup, ejerandel 33 %	-4.458	24.589
	NUAC HB, Malmö, ejerandel 50 %	-85	481
		-4.543	25.070
13	Over-/underdækning afgifter (DKK 1.000)	31.12.2011	31.12.2010
	Underdækning afgifter primo	260.721	219.849
	Årets regulering	-35.911	40.872
	Underdækning afgifter ultimo	224.810	260.721
	Heraf kortfristet tilgodehavende, der forventes opkrævet inden for 1 år	74.324	52.347
	Heraf langfristet tilgodehavende, der forventes opkrævet efter 1 år	150.486	208.374
	Overdækning afgifter primo	16.360	0
	Årets regulering	1.842	16.360
	Overdækning afgifter ultimo	18.202	16.360
	Årets regulering af over-/underdækning fordeler sig således:		
	Regulering underdækning	-35.911	40.872
	Regulering overdækning	-1.842	-16.360
		-37.753	24.512
14	Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser (DKK 1.000)	31.12.2011	31.12.2010
	Tilgodehavender fra salg af varer og tjenesteydelser, brutto	195.006	203.744
	Hensættelse til imødegåelse af forventet tab	-8.460	-10.953
		186.546	192.791
15	Andre tilgodehavender (DKK 1.000)	31.12.2011	31.12.2010
	Moms og afgifter	1.543	2.037
	Øvrige tilgodehavender	13.084	14.245
		14.627	16.282

Note 16-20

16	Periodeafgrænsningsposter (DKK 1.000)	31.12.2011	31.12.2010
	Forudbetalt løn	29.804	30.616
	Øvrige periodeafgrænsningsposter	5.550	6.621
		35.354	37.237

17	Udskudt skat (DKK 1.000)	31.12.2011	31.12.2010
	Udskudt skat hviler på følgende poster:		
	Immaterielle anlægsaktiver	0	-1.877
	Materielle anlægsaktiver	41.723	26.012
	Fremført fradragsbegrænsning, renter mv.	-8.800	0
	Over-/underdækning afgifter	51.652	61.090
	Fremførbart skattemæssigt underskud	-64.014	-80.594
		20.561	4.631

Udskudt skat pr. 31. december 2011 er afsat med 25 % svarende til den aktuelle skattesats.

18	Ansvarlig lånekapital
	Ansvarlig lånekapital er et stående lån til staten. Der påregnes afdragsfrihed i 10 år og en fast rente på 9 % p.a., ligesom lånet træder tilbage i forhold til Naviairs øvrige rentebærende gæld. Lånet med tilskrevne og påløbne renter opfylder i henhold til låneaftalen betingelserne for at blive anset som egenkapital eller kapital sidestillet hermed.

19	Gæld til kreditinstitutter (DKK 1.000)	31.12.2011	31.12.2010
	Gældsforpligtelserne til kreditinstitutter forfalder efter denne orden:		
	Inden for 1 år	0	50.000
	Mellem 1 og 5 år	150.000	200.000
	Efter 5 år	0	0
		150.000	250.000

20	Anden gæld (DKK 1.000)	31.12.2011	31.12.2010
	Skyldige feriepenge	84.167	86.715
	Skyldig løn, A-skat, sociale bidrag m.m.	33.580	32.540
	Øvrig gæld	7.930	18.748
		125.677	138.003

Note 21-23

Tekniske installationer under kontrolcentralen i København

21	Honorar til revisorer (DKK 1.000)	2011	2010
	Deloitte, lovpligtig revision	397	455
	Deloitte, rådgivningsydelser	307	224
	Rigsrevisionen, lovpligtig revision	349	415
		1.053	1.094

22 Eventualforpligtelser

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

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

23 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 Navi-air af 25. oktober 2010 og i henhold til aftaler med danske lufthavne. Herudover har Naviair indgået kontrakter om drift og vedligeholdelse af luftfartsrelaterede systemer og udstyr med danske lufthavne og andre danske udøvere af luftfartstjenester.

Inden for området materielle anlægsaktiver under udførelse har Naviair indgået kontrakter om opgradering af Naviairs ATM-system og anskaffelse af luftfartsrelateret udstyr og systemer i størrelsesordenen 270 mio. kr. Den resterende betalingsforpligtelse i henhold til disse kontrakter udgør i størrelsesordenen 35 mio. kr.

Herudover har Naviair indgået længerevarende kontrakter om drift og vedligehold af Naviairs bygningsinstallationer, ATM-systemer og øvrige systemer (drift) i størrelsesordenen 25 mio. kr.

Note 24-26

24	Nærtstående parter og ejerforhold	Grundlag
	Bestemmende indflydelse	
	Transportministeriet, DK-1220 København K	Ejer, 100 %
	Øvrige nærtstående parter	
	Trafikstyrelsen, DK-1117 København K	Tilsynsmyndighed
	NUAC HB	Associeret virksomhed
	Entry Point North AB	Associeret virksomhed
	Forsvaret	> Kontrakt om tårn- og indflyvningskontrol i Aalborg lufthavn > Samarbejdsaftale om fælles udøvelse af luftfartstjenester og lufttrafikstyring.
	Bestyrelse og direktion	Ledelseskontrol
	<i>Om Naviairs transaktioner med betyrelse og direktion henvises til note 5.</i>	

25	Pengestrømsopgørelse - reguleringer (DKK 1.000)	2011	2010
	Finansielle indtægter	-2.187	-742
	Finansielle omkostninger	36.721	44.008
	Af- og nedskrivninger	98.263	90.392
	Skat af årets resultat	15.930	4.631
		148.727	138.289

26	Pengestrømsopgørelse - ændring i driftskapital (DKK 1.000)	2011	2010
	Ændring i tilgodehavender	45.318	517.629
	Ændring i hensatte forpligtelser	1.842	16.360
	Ændring i kortfristede gældsforpligtelser	-38.787	85.145
		8.373	619.134



Mobility Cup, Transportministeriets fodboldturnering





Københavns Lufthavn, Kastrup

NAVIAIR

Air Navigation Services

Naviair

Naviair Allé 1

DK 2770 Kastrup

T +45 3247 8000

F +45 3247 8800

www.naviair.dk

**Årsrapport 2011 er udgivet
af Naviair i april 2012.**

Billeder:

*Bestyrelsen (Carsten Thamdrup Lund)
& Naviair generelt (Jan Eliassen)*

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

Følg Naviair på twitter.com/naviair

