

# Årsrapport 2012



Årsrapport 2012

**NAVIAIR**

*Air Navigation Services*



# Indhold

<i>Om Naviair .....</i>	<i>3</i>
<i>Hoved- og nøgletal.....</i>	<i>4</i>
<i>Vigtige begivenheder i 2012.....</i>	<i>6</i>
<i>Ledelsens beretning.....</i>	<i>7</i>
<i>Regnskabsberetning.....</i>	<i>16</i>
<i>Naviair-familien .....</i>	<i>19</i>
<i>Naviairs ledelse.....</i>	<i>20</i>
<i>Ledelsespåtegning .....</i>	<i>21</i>
<i>Den uafhængige revisors påtegning .....</i>	<i>22</i>
<i>Anvendt regnskabspraksis.....</i>	<i>24</i>
<i>Resultatopgørelse .....</i>	<i>31</i>
<i>Balance .....</i>	<i>32</i>
<i>Egenkapitalopgørelse .....</i>	<i>33</i>
<i>Pengestrømopgørelse .....</i>	<i>35</i>
<i>Noter.....</i>	<i>36</i>
<i>Forkortelser og navne.....</i>	<i>43</i>

# Om Naviair

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

## 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.

## Aktivitetsområder

Vi leverer infrastruktur til luftfarten.

Vi har aktiviteter inden for følgende områder:

- En route – Danmark, 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 2012 omfattede området 68 procent af vores omsætning.
- En route – Grønland, 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 2012 omfattede området 5 procent af vores omsætning.
- Lokal flyvekontrol, der omfatter tårnkontrol og indflyvningskontrol i en række lufthavne samt flyvepladsinformation på Færøerne.  
I 2012 omfattede området 25 procent af vores omsætning.
- Øvrige aktivitetsområder, der omfatter teknisk drift og vedligeholdelse af ATM- og lufthavnsudstyr i Danmark samt salg af teknisk-operativ knowhow.  
I 2012 omfattede området 2 procent af vores omsætning.

# Hoved- og nøgletal

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

Hoved- og nøgletal (Mio. DKK)	2012	2011	2010
<b>Resultat</b>			
Nettoomsætning	958,7	937,6	917,2
Resultat før finansielle poster	101,5	88,7	70,9
Resultat af finansielle poster	-44,5	-34,5	-43,3
Årets resultat	42,7	38,2	23,0
<b>Balance</b>			
Anlægsaktiver	1.192,3	1.193,9	1.178,0
Omsætningsaktiver	531,7	490,6	547,9
Balancesum	1.724,0	1.684,5	1.726,0
Rentebærende gæld	636,6	686,6	795,3
- heraf ansvarlig lånekapital	536,6	536,6	545,3
Egenkapital	792,2	749,5	711,3
<b>Pengestrømme</b>			
Pengestrømme fra:			
- driftsaktivitet	215,7	131,5	746,5
- investeringsaktivitet	-95,1	-93,5	-119,3
- finansieringsaktivitet	-50,0	-50,0	-589,0
Årets forskydning i likvider	70,6	-12,0	38,3
Likvider ved årets udgang	97,3	26,7	38,8
<b>Gennemsnitligt antal medarbejdere</b>	688	706	710
<b>Nøgletal i %</b>			
Overskudsgrad	10,6	9,5	7,7
Afkastningsgrad	5,9	5,3	4,1
Soliditetsgrad ekskl. ansvarlig lånekapital	46,0	44,5	41,2
Soliditetsgrad inkl. ansvarlig lånekapital	77,1	76,4	72,8
Forrentning af egenkapital	5,5	5,2	3,3
<i>Nøgletallene er udarbejdet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings anbefalinger og vejledning. Der henvises til definitioner i afsnittet om regnskabspraksis.</i>			





Nøgletal på driften	2012	2011	2010	2009 <sup>1)</sup>	2008 <sup>1)</sup>
<b>Sikkerhed</b>					
Antal hændelser pr. 100.000 flyvetimer i kategori A og B i den dansk-svenske FAB	0,36	-	-	-	-
Antal hændelser pr. 100.000 operationer i kategori A, B og C i dansk luftrum, hvor Naviair har været direkte årsag til forløbet	2,35	1,79	1,05	1,20	1,77
<b>Kapacitet</b>					
Gennemsnitlig forsinkelse i minutter pr. operation i ACC i den dansk-svenske FAB	0,06	-	-	-	-
Gennemsnitlig forsinkelse i minutter pr. operation i ACC som Naviair har medansvar for	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2
Gennemsnitlig forsinkelse i minutter pr. operation i Tower/Approach som Naviair har medansvar for	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
<b>Effektivitet</b>					
Disponeringseffektivitet - en route <sup>2)</sup>	7.293	8.216	7.688	7.268	6.392
Disponeringseffektivitet - Tower/Approach København <sup>3)</sup>	4.787	5.076	4.819	4.708	4.360
<b>Miljø</b>					
Støjgener <sup>4)</sup>	1	0	2	0	0
<p>1) I perioden før 2010 er sammenligningstallene baseret på driften i Naviair som statsvirksomhed.  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 bestemmelser, der skal begrænse støjen på lufthavne.</p>					

# Vigtige begivenheder i 2012

- Januar: Nye rammer for afvikling af en route-trafik. Naviair og alle andre leverandører af luftfartstjenester i EU skal leve op til individuelt fastsatte præstationsordninger.
- Marts: COOPANS-implementering i lufttrafikstyringssystemerne i kontrolcentralen i København samt i tårnene i Billund og Roskilde. Udrulningen blev gennemført planmæssigt og uden forsinkelser for flytrafikken.
- Juli: NUAC overtog – på vegne af LFV og Naviair – driften af kontrolcentralerne i København, Malmø og Stockholm.
- Oktober: Reduktion af Naviairs omkostninger samt en række frivillige fratrædelser og afskedigelser gennemført.
- November: Første systemopgradering med COOPANS gennemført planmæssigt og uden negativ indflydelse på afviklingen af flytrafikken.



# Ledelsens beretning

## Udvikling i luftfarten i 2012

2012 blev trafikmæssigt et svagt år for luftfarten i det nordeuropæiske område. Ved årets begyndelse havde vi – baseret på Eurocontrols prognoser – en optimistisk forventning til vækst i flytrafikken; men allerede tidligt i februar viste det sig, at prognoserne var uholdbare. Trafikudviklingen blev negativ og antallet af en route-operationer i dansk luftrum faldt i 2012 med 3,5 procent i forhold til 2011.

I 2012 blev der håndteret 608.249 en route-operationer i dansk luftrum mod 630.044 i 2011.

Indenrigsflyvningen i Danmark fik et hårdt slag med Cimber Sterlings konkurs. En række indenrigsruter blev lukket og strukturen i indenrigsluftfarten er formentlig permanent ændret, da det må forventes, at kun de rentable ruter og afgangne bliver genetableret. Konkursen har påvirket Naviairs indtjening i Københavns Lufthavn negativt.

I Københavns Lufthavn faldt antallet af starter og landinger i 2012 med 4,2 procent til 242.992 operationer i 2012 mod 253.762 operationer i 2011.

I Billund Lufthavn faldt antallet af starter og landinger i 2012 med 4,3 procent til 42.697 operationer i 2012 mod 44.627 operationer i 2011.

I 2012 blev Naviairs resultat før skat på 57,0 mio. kr. mod et resultat før skat på 54,2 mio. kr. i 2011. Resultat efter skat blev 42,7 mio. kr. mod 38,2 mio. kr. i 2011.

Naviairs forventninger for 2012 blev senest udmeldt i halvårsrapporten, hvor forventningen var en indtægtsnedgang i størrelsesordenen 50 mio. kr. på grund af mindre trafik i forhold til det ved årets begyndelse forventede. Vi har formået delvist at kompensere for faldet i trafikken via omkostningsreduktioner på løn og drift i størrelsesordenen 30 mio. kr. I lyset heraf er resultatet på 99,1 mio. kr. før skat

og regulering af "over-/underdækning afgifter" et tilfredsstillende resultat.

Naviairs nettoomsætning var i 2012 på 958,7 mio. kr. mod 937,6 mio. kr. i 2011. Væksten fordeler sig jævnt på Naviairs aktivitetsområder, med undtagelse af tårnkontrolltjeneste i København, hvor der var et mindre fald i omsætningen.

## Præstationskrav

Siden 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. Første referenceperiode dækker perioden 2012 til 2014

De overordnede præstationsmål vedtages af Europa-Kommissionen og anvendes til at udarbejde en præstationsordning for hvert enkelt af de nationale luftrum (nationalt dækkende præstationsmål) og/eller for den funktionelle luftrumsblok (FAB), som det nationale luftrum indgår i (FAB dækkende præstationsmål).

Der er præstationsmål inden for både sikkerhed, kapacitet og omkostningseffektivitet.

Ordningerne indebærer, at de europæiske lufttrafikstyringsselskaber ikke nødvendigvis – som tidligere – får fuld dækning for alle omkostninger gennem serviceenhedsterne.

## Sikker og effektiv trafikafvikling

Sikkerhedshændelser defineres ud fra ESARR2 Severity 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. Det samlede krav til sikkerhedshændelser i den dansk-svenske FAB er maksimalt 1,49 sikkerhedshændelser pr. 100.000 flyvetimer i kategori A og B. I 2012 var der 0,36 sikkerhedshændelser i kategori A og B pr. 100.000 flyvetimer i den dansk-svenske FAB. Dermed blev målet for den dansk-svenske FAB overholdt. Når der måles på sikkerhedshændelser i Danmark, indgår sikkerhedshændelser i kategori C også.



Vi fastholdt også i 2012 en effektiv afvikling af flytrafikken stort set uden forsinkelser. I den dansk-svenske FAB var der 26.957 minutters forsinkelse i 2012, hvilket medførte en gennemsnitlig forsinkelse på 0,06 minutter pr. operation (3,6 sekunder). Dette er langt under målet om en maksimal gennemsnitlig forsinkelse på 0,2 minutter pr. operation (12 sekunder).

Både en route-trafikken og trafikken i Københavns Lufthavn blev i 2012 gennemført uden forsinkelser, som Navi-air havde medansvar for, og dermed langt under målet om en maksimal gennemsnitlig forsinkelse pr. operation på 0,2 minutter. Vores trafikafvikling er meget effektiv, og forsinkelsesniveauet var på det lavest mulige niveau i forhold til målet om at holde den gennemsnitlige forsinkelse pr. operation på under 0,2 minutter.

Resultater for vores kapacitetsudnyttelse er tilfredsstillende, og vi vil til stadighed arbejde intenst på at holde de gennemsnitlige forsinkelser på det lavest mulige niveau.

Gennem præstationsordningen er Naviairs serviceenhedsrate for en route i første referenceperiode fastsat frem til 2014, på baggrund af henholdsvis de forventninger der var til flytrafikken i 2011 og en bindende forventning til Naviairs årlige omkostninger. I 2012 udgjorde en route-serviceenhedsraten for dansk luftrum 532 kr. Heraf modtog Navi-air 84 procent, mens resten gik til Trafikstyrelsen og DMI. For 2013 er en route-serviceenhedsraten fastsat til 547 kr.

Serviceenhedsraten for tårnkontrolltjeneste i Københavns Lufthavn var for 2012 fastsat til 1.361 kr. I 2013 fastholdes prisen – som i 2011 og 2012 – på 1.361 kr.

I 2012 blev der gennemført 7.293 operationer pr. flyveleder i vagt mod 8.216 i 2011. For indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste for Københavns Lufthavn blev der i 2012 gennemført 4.787 operationer pr. flyveleder i vagt mod 5.076 operationer i 2011.

Faldet i disponeringseffektiviteten skyldes den reducerede flytrafik sammenholdt med, at der af hensyn til kapacitetsbehov i spidsbelastningsperioder og sikkerhedskrav skal være et bestemt antal flyveledere på vagt.

### Trafikudvikling

Når dansk luftrum fortsat er præget af stagnation i flytrafikken, 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.

På en route-området forventede vi ved årets begyndelse en lille vækst, men fra begyndelsen af 2013 har der været en fortsat faldende tendens, således at der nu forventes et





fald på 2,1 procent i serviceenheder i 2013 i Eurocontrols prognose fra ultimo februar.

I Københavns Lufthavn forventer vi en lille vækst i flytrafikken i 2013 i forhold til 2012.

## Kunder

På en route var Naviairs største kunder i 2012 SAS (17,2 procent), Norwegian Airshuttle (9,3 procent), Ryanair (9,1 procent), KLM (8,8 procent) og Lufthansa (5,8 procent). En route-aktiviteterne bidrog i 2012 til 68 procent af vores samlede omsætning.

De største kunder i 2012 i Københavns Lufthavn var SAS (41,8 procent), Norwegian Airshuttle (11,7 procent), Easyjet Airline (3,1 procent), Cimber Air Denmark (2,5 procent) og Lufthansa (2,4 procent). Cimber Air Danmarks aktiviteter omfatter alene de første fire måneder af året frem til selskabets konkurs. Tårnkontrolltjenesten i Københavns Lufthavn bidrog i 2012 til 20 procent af vores omsætning.

Billund Lufthavn bidrog i 2012 med 2 procent af vores omsætning.

Vi bestræber os på konstant at forbedre vores service og søger derfor at være velorienterede om kundernes krav og forventninger til os gennem tæt og løbende kontakt. Samtidig orienterer vi kunderne om forholdene og udviklingen i Naviair. På årlige kundemøder kortlægger vi kundernes tilfredshed med vores service og produkter.

Der er senest gennemført kundekonsultationer i november og december 2012. Her blev der afholdt møder med seks luftfartsselskaber og lufthavne. Generelt er konklusionen på møderne, at der er stor tilfredshed med samarbejdet med Naviair og med vores service.

## NUAC

Naviair har opmærksomheden særlig rettet mod konstant udvikling, effektivisering og harmonisering inden for alle områder af lufttrafikstyringen både operationelt, teknisk og uddannelsesmæssigt. Vi når blandt andet vores resultater gennem internationalt samarbejde og alliancer. Målsætningen er konstant at ligge i førerfeltet blandt de europæiske leverandører af luftfartstjenester og altid leve op til kravene i EU's Single European Sky-program.

For at leve op til målsætningen har vi blandt andet etableret selskabet, NUAC, sammen med LfV.

Den 1. juli 2012 overtog NUAC – på vegne af Naviair og LfV – driften af de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm. NUAC beskæftiger i alt cirka 750 medarbejdere, som er udlånt fra Naviair og LfV. Kontrolcentralerne og alt øvrigt udstyr er stillet til rådighed for NUAC, men er fortsat Naviair og LfV's ejendom. NUAC står dermed for den daglige afvikling af en route-trafikken i det fælles dansk-svenske luftrum. Det fællesejede selskab er det hidtil eneste integrerede selskab i Europa, som afvikler den samlede en route-trafik i en FAB.

Gennem NUAC er Naviair og LfV i gang med at gennemføre en række effektiviseringsinitiativer, som ved udgangen af 2016 skal føre til en samlet besparelse for Naviair og LfV på mindst 13 mio. euro årligt.

Samtidig arbejder NUAC målrettet på at gennemføre forbedringer af lufttrafikstyringen, så flytrafikken kan afvikles så effektivt som muligt. Det sker blandt andet gennem sikring af kortest mulig flyrute og flyvetid. Foruden effektiviseringer og besparelser som på sigt vil nedbringe luftfartsselskabernes udgifter til lufttrafikstyring, er NUAC dermed også med til at nedbringe selskabernes udgifter til brændstof og initiativerne bidrager også til et bedre miljø og klima gennem reduktion af selskabernes udledning af CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>.



Vi har endvidere indledt et samarbejde med partnerne i NEFAB-projektet med henblik på at gennemføre Free Route Airspace – det vil sige frit valg af flyrute – i hele det luft- rum som dækkes af NEFAB og den dansk-svenske FAB. Naviar og LFV har allerede i 2011 gennemført Free Route Airspace i den dansk-svenske FAB. Dette tiltag giver betydelige brændstoffordringer for de luftfartsselskaber, som udnytter muligheden.

### Entry Point North

Uddannelse er det andet område, hvor vores strategi er rettet mod internationalt samarbejde. Sammen med svenske LFV og norske Avinor ejer vi flyvelederskolen Entry Point North. Skolen, der blev etableret i 2006, har i dag både ATM-uddannelser og træning af teknisk personale.

Entry Point Norths kundekreds omfatter mere end 40 selskaber i over 20 forskellige lande. Uddannelserne skræddersys til kundernes behov og afvikles enten hos Entry Point North i Sturup ved Malmø eller on-site hos kunderne. Blandt de nyeste initiativer er en langsigtet samarbejdsaf- tale med det kinesiske institut for civil luftfartsledelse, Civil Aviation Management Institute of China. Aftalens første resultat har været en række kurser for godt 100 deltagere.

Entry Point North har siden 2011 – i samarbejde med ungarske HungaroControl – drevet flyvelederskolen, Entry Point Central, i Budapest.

Samtidig med Entry Point Norths primære formål om at levere uddannelser til ejerselskaberne har Entry Point North ambitioner om yderligere international vækst, blandt andet gennem muligheden for at etablere løsninger i lighed med Entry Point Central til andre leverandører af luftfartstjenester. Ud over den forretningsmæssige dimen- sion opfylder vi gennem Entry Point North intentionen i SES-programmet om øget samarbejde og harmonisering af lufttrafikstyringen i de europæiske lande.

### COOPANS

Vores internationale samarbejde omfatter også udvikling inden for det tekniske område. Det foregår inden for rammen af COOPANS-alliancen, hvor vi opgraderer og har- moniserer partnernes lufttrafikstyringsystemer til ét fælles lufttrafikstyringsystem, der benytter fælles soft- ware og bygger på harmoniserede vedligeholdelsesproces- ser og operative koncepter. Foruden Naviar omfatter COOPANS IAA, LFV, Austro Control, Croatia Control og Thales som partner og leverandør. COOPANS optager – mod betaling – gerne nye partnere.



Gennem COOPANS-samarbejdet kan partnerne reducere udviklingsomkostningerne betydeligt. Alternativet ville være omfattende og meget dyr individuel udvikling af systemerne. Det forventes, at systemudviklingsomkostnin- gerne reduceres med cirka 30 procent i forhold til de omkostninger, hver enkelt virksomhed ville få, hvis de skulle udvikle teknikken på egen hånd. Hertil kommer besparelser på driftsomkostningerne som udmøntes gennem fælles arbejdskoncepter.

Foruden besparelserne udmønter COOPANS-samarbejdet EU's mål om harmonisering af lufttrafikstyringsystemerne i Europa.





Den første systemopgradering er gennemført i kontrolcentralerne i Dublin, Shannon, Malmø, København og Stockholm samt for ind- og udflyvningen i København, Roskilde og Billund. Og dermed anvender IAA, Naviair og LFV nu samme software og de samme tekniske løsninger. I henholdsvis 2013 og 2014 følger systemopgraderinger hos de to nyeste partnere i samarbejdet, Austro Control og Croatia Control. Herefter vil der løbende ske opgraderinger af systemerne hos alle partnere, så samtlige lufttrafikstyringssystemer altid vil være opdaterede og harmoniserede.

### Videnressourcer og organisation

Medarbejderantallet i Naviair var ved udgangen af 2012 på 684 årsværk. Medarbejderomsætningen lå i 2012 på 6 procent.

Vi er altid opmærksomme på, at medarbejdernes kompetencer er på et niveau, som opfylder de behov, der opstår gennem udviklingen af lufttrafikstyringen og de understøttende aktiviteter. Vi arbejder derfor altid på at sikre, at alle medarbejdernes uddannelses- og kompetenceniveau lever op til højeste standard. Det gælder både inden for lufttrafikstyring, teknik og administration. Vi har struktureret vores efteruddannelse og kompetenceudvikling i en samlet kompetenceplan for hele virksomheden. Kompetenceplanen understøtter sammen med den taktiske plan den overordnede forretningsplan som styringsværktøj for den videre udvikling af Naviair. Kompetenceplanen opdateres løbende.

Gennem Entry Point North og intern uddannelse sikrer vi, at nye flyveledere starter på højeste niveau, og med løbende efteruddannelse opdaterer vi konstant flyveledergruppen, så alle til enhver tid er 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. Den seneste undersøgelse blev gennemført i slutningen af 2012. Her gav 90 procent af besvarelsene udtryk for tilfredshed med arbejdspladsen. Dermed er det høje niveau for medarbejdertilfredshed fastholdt siden seneste måling i 2010.

Vi gennemfører ligeledes ledermålinger med to års mellemrum. 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 i alle døgnets timer på alle årets dage. Derfor har vi et forholdsvis højt forbrug af energi, der anvendes til blandt andet køling og elektronik. I 2012 var vores elforbrug i København på 6.794 MWh mod 7.062 MWh i 2011. Vores varmemeforbrug i København var i 2012 på 4.302 MWh mod 4.020 MWh i 2011. Årsagen til det højere varmemeforbrug var koldere vejr med flere graddage.





For at nedbringe energiforbruget og reducere vores CO<sub>2</sub>-belastning etablerer vi grundvandskøling som erstatning for vores nuværende køleanlæg, der står overfor udskiftning på grund af både alder og myndighedskrav.

En forundersøgelse har vist, at vi kan spare 1-1,5 mio. kr. årligt i energiudgifter og samtidig reducere vores CO<sub>2</sub>-belastning med ca. 275 ton pr. år på varme- og elforbrug. Besparelserne kommer både via mindre forbrug af el ved køling og via genvinding af varme. Resultatet af en prøveboring i 2012 har bekræftet forundersøgelsens konklusioner.

Endvidere reducerer vi energiforbruget til belysning gennem løbende udskiftning af vores lysarmaturer til LED-armaturer. Foruden energibesparelserne opnår vi gennem udskiftningen reduktioner i vores lyskildeforbrug og i timeforbruget til lyskildeudskiftning, da de nye armaturer har længere levetid.

Vi bestræber os på at optræde energibevidst inden for alle vores aktiviteter. Det gælder naturligvis også på vores faciliteter uden for København, der ikke ejes af, men benyttes af Naviair.

Foruden vores direkte påvirkninger af miljøet har vi også indirekte – gennem vores flyvekontrol – mulighed for at udvise miljøansvarlighed ved at reducere luftforureningen og støjgenerne fra flytrafikken.

Vi bidrager til at reducere udledningen af CO<sub>2</sub> og andre forurenende luftarter gennem udvikling af stadig mere effektive procedurer og infrastructuresystemer. Blandt andet sikrer vi at der flyves så direkte som muligt mellem destinationerne og i den flyvehøjde, hvor flytypen bruger mindst muligt brændstof.

Endvidere sikrer vi, at flyene starter, lander og opererer på jorden i lufthavnene med mindst muligt brændstofforbrug.

Flysikkerheden har naturligvis altid førsteprioritet, når der afvikles flytrafik. Men selv med fastholdelse af det højeste niveau af sikkerhed arbejder vi konstant med at optimere

afviklingen af flytrafikken og gennemføre klimaforbedrende tiltag.

Optimeringen sker gennem prioritering af en serviceorienteret kultur, udvikling af effektive trafikkoncepter og fleksibel brug af luftrummet. Med dette udgangspunkt anvender vi altid de mest effektivitetsfremmende og klimavenlige trafikkoncepter ud fra anbefalingerne fra de europæiske luftfartsorganisationer.

Naviair analyserer og arbejder med udvikling af klimavenlige trafikkoncepter inden for både Free Route Airspace, Continuous Climb Operations, Continuous Descent Operations og Required Navigation Performance.

I november 2011 indførte vi – i samarbejde med LFV – Free Route Airspace i det fælles dansk-svenske luftrum. Det betyder, at luftfartselskaberne allerede under planlægningen af en flyvning kan lægge flyruten på den korteste og lige vej gennem vores fælles luftrum. Dermed kan selskaberne reducere den brændstofmængde, flyet skal tankes med og mindske flyets startvægt. På baggrund af simuleringer foretaget af Eurocontrol for Naviair og LFV er det beregnet, at Free Route Airspace samlet vil reducere CO<sub>2</sub>-udledningen i luftrummet med omkring 40.000 ton pr. år. Gennem anvendelse af Continuous Climb Operations ved udflyvning fra Københavns Lufthavn spares miljøet samti-





dig for udslip af cirka 32.000 ton CO<sub>2</sub> årligt og luftfartsselskaberne for et brændstofforbrug på cirka 10.000 ton årligt. Naviairs klimavenlige Continuous Climb Operations-indsats blev i 2009 dokumenteret af Eurocontrol. Vores koncept indebærer, at mere end 95 procent af de startende fly får lov til at afvige fra den såkaldte Standard Instrument Departure-procedure. I stedet får flyene Continuous Climb Operations, hvor de får lov til at gå direkte til deres ønskede flyvehøjde og hurtigst muligt får lov til at dreje direkte mod rejsmålet under udflyvningen.

Gennem NUAC samarbejder vi nu med landene i NEFAB om at udbrede Free Route Airspace i hele det nordiske område.

Continuous Descent Operations-konceptet giver piloterne mulighed for at planlægge den mest brændstofbesparende og klimavenlige indflyvning til lufthavnene fra flyets marchhøjde til landing. Det betyder, at flyet bruger mindst mulig motorkraft under den sidste del af flyvningen. I lufthavne med stor trafikthed kan det være vanskeligt at gennemføre Continuous Descent Operations og samtidig opretholde en høj kapacitet med optimal tæthed mellem de startende og landende fly, så man blandt andet undgår unødvendig ventetid og brændstofforbrug på landjorden. Men i perioder med lav trafikintensitet er det muligt at anvende konceptet – også uden at Continuous Descent Operations bremser muligheden for at fastholde den høje procentdel af Continuous Climb Operations. I 2009 blev der indført mere lempelige højderestriktioner ved indflyvning til Københavns Lufthavn, så luftfartsselskaberne har mulighed for at gennemføre en tilnærmet Continuous Descent Operation.

I det dansk-svenske luftrum ved Københavns Lufthavn arbejder NUAC sammen med de danske og svenske myndigheder på at etablere en mere effektiv og hensigtsmæssig luftrumsstruktur i et samlet terminalområde i Øresundsregionen, som blandt andet vil medføre, at ind- og udflyvning til lufthavnen bliver endnu mere effektiv, så der

spareres brændstof og miljø- og klimapåvirkningen dermed mindskes.

Vi bestræber os på at tilpasse vores klimaindsats efter kundernes ønsker og behov, samtidig med at vi deltager i miljø- og klimaarbejdet i både SES, SESAR, NUAC, COOPANS og NORACON.

Vi vil med udgangspunkt i Eurocontrol og IATA's fælles Flight Efficiency Plan fortsat udvikle og sikre fleksibel brug af luftrummet 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.
- Continuous Climb Operations hvor det overhovedet er muligt – med direkte ruteføring og stigning til marchhøjde.

### 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, korruption 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 fast-





lagt 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 på [www.corporategovernance.dk](http://www.corporategovernance.dk).

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

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 2012.

I henhold til Naviairs vedtægter afholdes bestyrelsesmøder mindst én gang i kvartalet. Der har i det forløbne år været afholdt seks 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 løbende den økonomiske udvikling, blandt andet gennem månedlige rapporter. Endvidere rapporterer direktionen løbende den økonomiske udvikling til bestyrelsen forud for hvert bestyrelsesmøde. Procedurer, regnskabsinstrukser mv. er beskrevet i Naviairs Management System.

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

I Naviairs direktion er der – som blandt de ministerudpegede medlemmer af bestyrelsen – ligelig fordeling af kvinder og mænd.

Den 1. april 2013 træder ny lovgivning i kraft, som udmønter regeringens model for at få flere kvinder i bestyrelser og ledelser. Lovgivningen forpligter de 1.100 største virksomheder og alle statslige virksomheder og institutioner til at fastsætte måltal for antallet af det underrepræsenterede køn i bestyrelser, og udarbejde politikker for kønssammensætningen på de øvrige ledelsesniveauer. Vi udarbejder en selskabspolitik for området i henhold til retningslinjerne i lovgivningen.





## 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. Vores økonomi bliver altså alvorligt påvirket, når luftfartsselskaber går konkurs eller lukker ruter ned, fordi ruterne i en del situationer ikke genoprettes af andre selskaber. 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. Det skyldes, at vi på personalesiden er afhængige af specielt uddannede medarbejdere. Det er dyrt og tager gennemsnitligt op til tre år at uddanne flyveledere, så de kan få certifikat til at arbejde efter danske regler og procedurer. Endvidere er vores investeringer i lufttrafikstyringssystemer 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 derfor 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 indtjening, 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.

Såfremt trafikafviklingens kvalitet i dansk luftrum forringes – eller serviceenhedsprisen kommer op på et højere niveau – i forhold til de omkringliggende luftrum er der også risiko for, at luftfartsselskaberne lægger ruter uden om dansk luftrum, således at Naviair mister indtægter.

Endelig kan uventede situationer og begivenheder, som påvirker flytrafikken negativt, være til ulempe for Naviair. Det seneste alvorlige 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.

# Regnskabsberetning

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

## Årets resultat

Årets resultat før skat udgjorde et overskud på 57,0 mio. kr. efter en regulering på 42,1 mio. kr. vedrørende "over-/underdækning afgifter" mod et overskud på 54,2 mio. kr. i 2011. Årets resultat efter skat udgjorde et overskud på 42,7 mio. kr. mod 38,2 mio. kr. i 2011.

Ultimo februar 2012 nedjusterede Eurocontrol forventningerne til en route-trafikken i dansk luftrum svarende til et forventet lavere indtægtsniveau i størrelsesordenen 50 mio. kr. i forhold til Naviairs forventninger ved årets begyndelse. Disse forventninger blev bekræftet ved aflæggelse af halvårsrapporten ligesom de endte med at blive årets udfald. Gennem en hurtig reaktion, fortsat fokuseret indsats på nedbringelse af omkostninger, og en høj økonomisk ansvarlighed i alle medarbejders adfærd, er årets udgiftsniveau reduceret i størrelsesorden 30 mio. kr. i forhold til forventet ved årets begyndelse.

I lyset heraf er et resultat på 99,1 mio. kr. før skat og regulering af "over-/underdækning afgifter" meget tilfredsstillende.

### Ordinære driftsindtægter

Naviairs ordinære driftsindtægter udgjorde 1.139,5 mio. kr. mod 984,5 mio. kr. i 2011.

Nettoomsætningen udgjorde 958,7 mio. kr. mod 937,6 mio. kr. i 2011. Nettoomsætningen afspejler sammen med 5,9 mio. kr. af andre driftsindtægter (se note 3) Naviairs indtægter fra virksomhedens fire aktivitetsområder.

Indtægterne fra Naviairs fire aktivitetsområder er 18,0 mio. kr. højere end i 2011. Det højere niveau fremkommer – til trods for trafikfaldet – primært som følge af de fastsatte afgiftsforhøjelser.

Af de ordinære driftsindtægter vedrører 196,5 mio. kr. ydelser leveret til NUAC i henhold til leveringskontrakten, mod 55,3 mio. kr. i 2011. Stigningen skyldes, at NUAC – på vegne af Naviair og LFV – har overtaget driften af kontrolcenterne i København, Malmø og Stockholm og dermed øget sit aktivitetsniveau.

### Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger udgjorde 370,2 mio. kr. mod 241,1 mio. kr. i 2011. Ydelser leveret fra NUAC i henhold til leveringskontrakt udgør 203,1 mio. kr., mod 54,8 mio. kr. i 2011. Omkostningen modsvares stort set af ydelser leveret til NUAC i henhold til leveringskontrakt under Naviairs andre driftsindtægter.

Øvrige omkostninger udgør 156,9 mio. kr., hvilket er et fald på 18,6 mio. kr. i forhold til 2011 og et udtryk for fortsat høj fokus på omkostningsudviklingen og rettidig ageren på faldet i trafikken.





### Personaleomkostninger

Personaleomkostninger udgjorde 563,0 mio. kr., hvilket er en stigning på 6,6 mio. kr. i forhold til 2011. Trods den mindre stigning er udviklingen et udtryk for, at det har været muligt at kompensere for lønstigninger i henhold til gældende overenskomster, idet personaleomkostninger samtidig er påvirket af omkostninger af engangskaraktér i forbindelse med ressourcetilpasningen.

Der var beskæftiget 684,0 årsværk ved årets udgang mod 704,3 ved årets begyndelse.

### Af- og nedskrivninger

Årets afskrivninger udgjorde 104,8 mio. kr. mod 98,3 mio. kr. i 2011. I årets af- og nedskrivninger indgår afskrivninger på udrangerede aktiver for 4,6 mio. kr. Stigningen i forhold til 2011 er helt som planlagt og i overensstemmelse med Naviairs investeringsplan.

### Skat af årets resultat

Skat af årets resultat udgjorde 14,3 mio. kr. som er overført til udskudt skat.

## Balance

Naviairs balancesum udgjorde 1.724,0 mio. kr. pr. 31. december 2012 mod 1.684,5 mio. kr. pr. 31. december 2011.

### Aktiver

Af de samlede aktiver udgjorde anlægsaktiverne 1.192,3 mio. kr. svarende til 69,2 procent. Anlægsaktiverne er faldet med 1,6 mio. kr. i forhold til årets begyndelse

Omsætningsaktiverne udgjorde 531,7 mio. kr. Underdækning afgifter udgjorde 182,6 mio. kr., hvoraf 147,5 mio. kr. kan henføres til perioden før 1. januar 2012. Underdækning afgifter udgjorde 224,8 mio. kr. 31. december 2011. Årets samlede regulering udgjorde 42,1 mio. kr.

### Egenkapital

Naviairs egenkapital var pr. 31. december 2012 på 792,2 mio. kr., hvor 600,0 mio. kr. var ansvarlig kapital og 192,2 mio. kr. overført resultat.

Ud over den ansvarlige kapital har staten ydet Naviair ansvarlig lånekapital, som pr. 31. december 2012 udgjorde 536,6 mio. kr. Det ansvarlige lån er indgået på betingelser, der betyder, at lånet til en hver tid kan anses for egenkapital eller kapital sidestillet hermed.

### Gældsforpligtelser

Af den samlede gældsforpligtelse på 878,9 mio. kr. udgjorde den rentebærende gæld 636,6 mio. kr.

## Pengestrømsopgørelse

Årets pengestrømme fra driften før finansielle poster udgjorde 268,3 mio. kr. og pengestrømme fra ordinær drift udgjorde 215,7 mio. kr. Den langfristede gæld til privat pengeinstitut blev nedbragt med 150,0 mio. kr., hvor af de 100,0 mio. kr. er reklassificeret til kortfristede gæld.

## Forventninger til 2013

For 2013 var det forventet, at trafikken ville udvise en mindre vækst. Trafikken har imidlertid fra begyndelsen af 2013 haft en fortsat faldende tendens og Eurocontrol forventer nu i den seneste prognose fra ultimo februar et fald i serviceenheder i dansk luftrum for 2013 på 2,1 procent i forhold til 2012, hvilket svarer til 11,0 procent i forhold til præstationsordningens mål for 2013.

Det forventede trafikfald betyder et lavere indtægtsniveau i størrelsesorden 35 mio. kr. i forhold til Naviairs forventninger ved årets begyndelse. For hele præstationsordningens første referenceperiode, 2012-2014, betyder det, at indtæg-





terne samlet forventes reduceret med omkring 215 mio. kr. i forhold til de forudsætninger præstationsordningen bygger på.

På grundlag af den i 2012 gennemførte ressourcetilpasning og omkostningsreduktion vurderer vi – til trods for de forventede lavere indtægter – at den akkumulerede underdækning pr. 31. december 2011 på 224,8 mio. kr. er fuldt udlignet ved udgangen af 2014. Vi forventer samtidig, at dette sker inden for rammen af den en route-afgift, som er udmeldt i præstationsordningen.

### 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 2012.

### Resultat opdelt på aktivitetsområder

De to største aktivitetsområder, en route-tjeneste og tårn- og indflyvningskontrolltjeneste 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. Omkostningerne fordeles ved en direkte fordeling til aktivitetsområdet, blandt andet gennem tidregistrering på arbejdsopgaver eller via fordelingsnøgler.

Costbaseregnskab (DKK 1.000)	En route Danmark	En route Grønland	En route Nordatlanten	TNC København	Billund	Øvrige	I alt
<b>Indtægter <sup>1)</sup></b>	<b>658.679</b>	<b>20.687</b>	<b>31.169</b>	<b>195.755</b>	<b>17.214</b>	<b>41.096</b>	<b>964.600</b>
NUAC HB indtægter	182.830	657	641	10.429	964	1.011	196.532
NUAC HB omkostninger	-187.584	-743	-725	-11.795	-1.090	-1.147	-203.084
<b>NUAC HB nettoresultat</b>	<b>-4.754</b>	<b>-86</b>	<b>-84</b>	<b>-1.366</b>	<b>-126</b>	<b>-136</b>	<b>-6.552</b>
Andre driftsomkostninger <sup>2)</sup>	-96.724	-13.720	-21.941	-25.924	-2.455	-6.382	-167.146
Personaleomkostninger <sup>3)</sup>	-369.777	-5.771	-5.681	-118.472	-14.715	-28.102	-542.518
<b>EBITDA</b>	<b>187.424</b>	<b>1.110</b>	<b>3.463</b>	<b>49.993</b>	<b>-82</b>	<b>6.476</b>	<b>248.384</b>
Afskrivninger	-85.286	-632	-1.787	-16.042	-354	-661	-104.762
<b>EBIT</b>	<b>102.138</b>	<b>478</b>	<b>1.676</b>	<b>33.951</b>	<b>-436</b>	<b>5.815</b>	<b>143.622</b>
Finansielle poster	-59.548	-285	-853	-33.612	-94	49.862	-44.530
<b>Resultat <sup>4)</sup></b>	<b>42.590</b>	<b>193</b>	<b>823</b>	<b>339</b>	<b>-530</b>	<b>55.677</b>	<b>99.092</b>

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

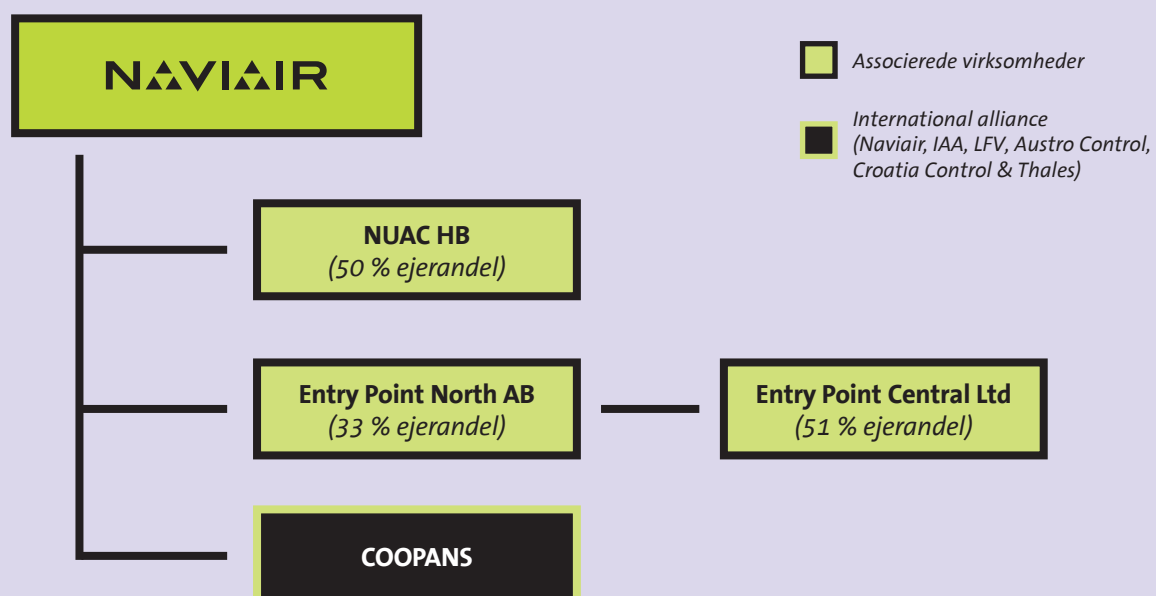
2) Andre eksterne omkostninger ekskl. NUAC HB omkostninger

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

4) Årets resultat før regulering af over-/underdækning afgifter på -42,1 mio. kr. samt skat på -14,3 mio. kr.

# Naviair-familien

## Naviair-familien



# Naviairs ledelse

## Bestyrelse



Formand  
**Anne Birgitte Lundholt**  
Formand for bestyrelsen i Bornholms Erhvervsfond og FOF Danmark. Medlem af bestyrelsen i Posten Norden AB og Svaneke Bryghus A/S. Administrerende direktør, ABL ApS.



**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 CACommunication  
Medlem af Landsskatteretten  
Cand.polit.



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



**Kurt Thyregod**  
Administrerende direktør, Pingvino ApS. Formand for bestyrelsen i Slice Fruit A/S. Næstformand i bestyrelsen i F. E. Bording. Medlem af bestyrelsen i Nosca A/S, Aivon Partners A/S, Aivon Invest A/S og Danes Worldwide. MBA.

\*) Medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer

## Direktion

**Morten Dambæk**  
Administrerende direktør/CEO

**Hanne Lund**  
Økonomidirektør/COO

## Øvrige ledende medarbejdere

**Mikael Ericsson**  
Udviklingsdirektør

**Bent Fog**  
Teknisk direktør

**Birger Grevy**  
Driftsdirektør, Towers

**John G. Hansen**  
HR-direktør

**Bo Pedersen**  
Kommunikationsdirektør

**Claus Skærbæk**  
Driftsdirektør/COO



# Ledespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2012 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 20. marts 2013

## I direktionen

Morten Dambæk  
Administrerende direktør

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 2012, 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 revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger 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 revisionshandlinger, 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 2012 samt af resultatet af Naviairs aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2012 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 20. marts 2013

#### Rigsrevisionen

Lone Strøm  
rigsrevisor

/Tina Møllerup Laigaard  
kontorchef

#### Deloitte

Lynge Skovgaard  
statsautoriseret revisor

/Ulrik Vassing  
statsautoriseret revisor



# Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair for 2012 er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for regnskabsklasse D.

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

Årsrapporten for 2012 er aflagt i DKK 1.000.

Årets resultat i 2012 er reduceret med 42,1 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 hensatte 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 virksomheden, 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 finansiel 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 terminalaktiver indregnes under ordinære driftsindtægter.

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

### Andre driftsindtægter og andre driftsomkostninger

Andre driftsindtægter og andre 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 vedrø-

rende prioritetsgæld mv. samt tillæg og godtgørelser under acontoskatteordningen.

### Skat

Årets skat, som består af årets aktuelle skat og ændring af udskudt skat, indregnes i resultatopgørelsen med den del, der kan henføres til årets resultat, og direkte på egenkapitalen med den del, der kan henføres til posteringer direkte på egenkapitalen. 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 klargøring af aktivet indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug. For egenfremstillede aktiver omfatter kostprisen direkte og indirekte omkostninger til materialer, komponenter, underleverandører og lønninger.

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

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





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

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 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 tjenestemandenslovens § 32 om rådighedsløn 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 nominel 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 leasete 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.

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

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

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

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







# Resultatopgørelse

<b>Resultatopgørelse 1. januar - 31. december</b>			
<i>(DKK 1.000)</i>	Note	2012	2011
Nettoomsætning	1	958.719	937.616
Regulering af over-/underdækning afgifter	13	-42.081	-37.753
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	2	20.465	20.291
Andre driftsindtægter	3	202.413	64.326
<b>Ordinære driftsindtægter i alt</b>		<b>1.139.516</b>	<b>984.480</b>
Andre eksterne omkostninger	4	-370.230	-241.126
Personaleomkostninger	5	-562.983	-556.398
Af- og nedskrivninger	6	-104.762	-98.263
<b>Resultat før finansielle poster</b>		<b>101.541</b>	<b>88.693</b>
Finansielle indtægter	7	605	2.187
Finansielle omkostninger	8	-45.135	-36.721
<b>Resultat før skat</b>		<b>57.011</b>	<b>54.159</b>
Skat af årets resultat	9	-14.304	-15.930
<b>Årets resultat</b>		<b>42.707</b>	<b>38.229</b>
<b>Forslag til resultatdisponering</b>			
<i>(DKK 1.000)</i>			
Overført resultat		42.707	38.229
		<b>42.707</b>	<b>38.229</b>



<b>Aktiver</b> (DKK 1.000)	Note	31.12.2012	31.12.2011
Software		6.433	9.689
Immaterielle anlægsaktiver under udførelse		511	1.822
<b>Immaterielle anlægsaktiver</b>	10	<b>6.944</b>	<b>11.511</b>
Grunde og bygninger		266.385	261.013
Produktionsanlæg og maskiner		839.064	601.925
Inventar og IT-udstyr		8.955	7.867
Transportmateriel		1.466	1.839
Materielle anlægsaktiver under udførelse		69.424	309.659
<b>Materielle anlægsaktiver</b>	11	<b>1.185.294</b>	<b>1.182.303</b>
Kapitalandele i associerede virksomheder	12	79	79
<b>Finansielle anlægsaktiver</b>		<b>79</b>	<b>79</b>
<b>Anlægsaktiver</b>		<b>1.192.317</b>	<b>1.193.893</b>
Underdækning afgifter	13	182.579	224.810
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	14	147.247	186.546
Tilgodehavende hos associerede virksomheder		58.794	2.512
Andre tilgodehavender	15	10.126	14.627
Periodeafgrænsningsposter	16	35.667	35.354
<b>Tilgodehavender</b>		<b>434.413</b>	<b>463.849</b>
<b>Likvide beholdninger</b>		<b>97.313</b>	<b>26.714</b>
<b>Omsætningsaktiver</b>		<b>531.726</b>	<b>490.563</b>
<b>Aktiver</b>		<b>1.724.043</b>	<b>1.684.456</b>





<b>Passiver</b>			
<i>(DKK 1.000)</i>	Note	31.12.2011	31.12.2010
Ansvarlig kapital		600.000	600.000
Overført resultat		192.205	149.498
<b>Egenkapital</b>		<b>792.205</b>	<b>749.498</b>
Udskudt skat	17	34.865	20.561
Overdækning afgifter	13	18.052	18.202
<b>Hensatte forpligtelser</b>		<b>52.917</b>	<b>38.763</b>
Ansvarlig lånekapital	18	536.600	536.600
Kreditinstitutter	19	0	150.000
<b>Langfristede gældsforpligtelser</b>		<b>536.600</b>	<b>686.600</b>
Kreditinstitutter	19	100.000	0
Leverandører af varer og tjenesteydelser		70.120	49.237
Gæld til associerede virksomheder		26.988	11.823
Anden gæld	20	135.534	125.677
Periodeafgrænsningsposter		9.679	22.858
<b>Kortfristede gældsforpligtelser</b>		<b>342.321</b>	<b>209.595</b>
<b>Gældsforpligtelser</b>		<b>878.921</b>	<b>896.195</b>
<b>Passiver</b>		<b>1.724.043</b>	<b>1.684.456</b>
Honorar til revisorer	21		
Eventualforpligtelser	22		
Kontraktlige forpligtelser	23		
Nærtstående parter og ejerforhold	24		
<b>Egenkapitalopgørelse</b>			
<i>(DKK 1.000)</i>	Ansvarlig kapital	Overført resultat	I alt
Egenkapital 1. januar 2012	600.000	149.498	749.498
Årets resultat	0	42.707	42.707
<b>Egenkapital 31. december 2012</b>	<b>600.000</b>	<b>192.205</b>	<b>792.205</b>
<i>Der er ikke sket ændringer til den ansvarlige kapital siden 1. januar 2010.</i>			





KØBENHAVN

Scandinavian  
Airlines

# Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelse 1. januar - 31. december			
(DKK 1.000)	Note	2012	2011
Årets resultat		42.707	38.229
Reguleringer	25	163.596	148.727
Ændring i driftskapital	26	62.012	8.373
<b>Pengestrømme fra drift før finansielle poster</b>		<b>268.315</b>	<b>195.329</b>
Renteindbetalinger og lignende		605	2.187
Renteudbetalinger og lignende		-53.264	-66.059
<b>Pengestrømme fra ordinær drift</b>		<b>215.656</b>	<b>131.457</b>
Betalt selskabsskat		0	0
<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet</b>		<b>215.656</b>	<b>131.457</b>
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver		-95.057	-93.501
<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet</b>		<b>-95.057</b>	<b>-93.501</b>
Afdrag på gæld til kreditinstitutter		-50.000	-50.000
<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet</b>		<b>-50.000</b>	<b>-50.000</b>
<b>Årets pengestrøm</b>		<b>70.599</b>	<b>-12.044</b>
Likvider primo		26.714	38.758
<b>Likvider ultimo</b>		<b>97.313</b>	<b>26.714</b>

# Noter

## Note 1-4

<b>1</b>	<b>Nettoomsætning</b> (DKK 1.000)	<b>2012</b>	<b>2011</b>
	En route - Danmark, afgifter	636.410	613.578
	TNC København, afgifter	194.883	201.266
	Provinslufthavne	43.270	41.655
	Nordatlanten, afgifter	30.925	29.366
	Statsfinansierede områder	32.328	32.600
	Salg af varer og tjenesteydelser i øvrigt	20.903	19.151
		<b>958.719</b>	<b>937.616</b>
<b>2</b>	<b>Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver</b> (DKK 1.000)	<b>2012</b>	<b>2011</b>
	Aktiveret direkte løn	18.794	18.759
	Aktiverede indirekte produktionsomkostninger	1.671	1.532
		<b>20.465</b>	<b>20.291</b>
<b>3</b>	<b>Andre driftsindtægter</b> (DKK 1.000)	<b>2012</b>	<b>2011</b>
	Ydelser leveret til NUAC HB iht. leveringskontrakt	196.532	55.304
	Andre driftsindtægter	5.881	9.022
		<b>202.413</b>	<b>64.326</b>
<b>4</b>	<b>Andre eksterne omkostninger</b> (DKK 1.000)	<b>2012</b>	<b>2011</b>
	Ydelser leveret fra NUAC HB iht. leveringskontrakt	203.084	54.838
	Trafikstyrelsen tilsynsgebyr	10.280	10.821
	Øvrige omkostninger	156.866	175.467
		<b>370.230</b>	<b>241.126</b>

## Note 5-9

5	Personaleomkostninger (DKK 1.000)	2012	2011
	Løn og gager	481.624	468.459
	Pensioner	80.756	83.415
	Andre omkostninger til social sikring	603	4.524
		<b>562.983</b>	<b>556.398</b>
	Herudaf udgør vederlag til direktion og bestyrelse:		
	Løn til direktion	3.345	3.675
	Pension til direktion	500	594
	Bestyrelseshonorar	1.200	1.150
		<b>5.045</b>	<b>5.419</b>
	<b>Gennemsnitligt antal beskæftigede medarbejdere</b>	<b>688</b>	<b>706</b>
6	Af- og nedskrivninger (DKK 1.000)	2012	2011
	Software	6.893	10.513
	Grunde og bygninger	15.800	14.092
	Produktionsanlæg og maskiner	76.800	68.476
	Inventar og IT-udstyr	4.548	4.327
	Transportmateriel	721	855
		<b>104.762</b>	<b>98.263</b>
7	Finansielle indtægter (DKK 1.000)	2012	2011
	Valutakursgevinster	333	1.674
	Renteindtægter	272	513
		<b>605</b>	<b>2.187</b>
8	Finansielle omkostninger (DKK 1.000)	2012	2011
	Valutakurstab	719	2.427
	Renteomkostninger	52.544	54.912
	Aktivering af byggerenter	-8.128	-20.618
		<b>45.135</b>	<b>36.721</b>
9	Skat af årets resultat (DKK 1.000)	2011	2010
	Ændring af udskudt skat	14.304	13.596
	Regulering af skat vedrørende tidligere år	0	2.334
		<b>14.304</b>	<b>15.930</b>



## Note 10-11

10	Immaterielle anlægsaktiver (DKK 1.000)	Software	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
	Kostpris 1. januar	66.394	1.822	68.216
	Tilgang i årets løb	1.815	511	2.326
	Afgang i årets løb	-55.552	0	-55.552
	Overførsler	1.822	-1.822	0
	<b>Kostpris 31. december</b>	<b>14.479</b>	<b>511</b>	<b>14.990</b>
	Af- og nedskrivninger 1. januar	56.705	0	56.705
	Årets afskrivninger	6.441	0	6.441
	Årets nedskrivninger på udrangerede aktiver	452	0	452
	Afgang i årets løb	-55.552	0	-55.552
	<b>Af- og nedskrivninger 31. december</b>	<b>8.046</b>	<b>0</b>	<b>8.046</b>
	<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december</b>	<b>6.433</b>	<b>511</b>	<b>6.944</b>

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	523.202	1.064.827	16.354	6.421	309.659	1.920.463
	Tilgang i årets løb	8.936	32.137	2.957	348	56.482	100.860
	Afgang i årets løb	-2.500	-13.276	-331	0	0	-16.107
	Overførsler	12.236	281.802	2.679	0	-296.717	0
	<b>Kostpris 31. december</b>	<b>541.874</b>	<b>1.365.490</b>	<b>21.659</b>	<b>6.769</b>	<b>69.424</b>	<b>2.005.216</b>
	Af- og nedskrivninger 1. januar	262.189	462.902	8.487	4.582	0	738.160
	Årets afskrivninger	14.162	74.511	4.352	721	0	93.746
	Årets nedskrivninger på udrangerede aktiver	1.638	2.289	196	0	0	4.123
	Afgang i årets løb	-2.500	-13.276	-331	0	0	-16.107
	<b>Af- og nedskrivninger 31. december</b>	<b>275.489</b>	<b>526.426</b>	<b>12.704</b>	<b>5.303</b>	<b>0</b>	<b>819.922</b>
	<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december</b>	<b>266.385</b>	<b>839.064</b>	<b>8.955</b>	<b>1.466</b>	<b>69.424</b>	<b>1.185.294</b>
	Heraf aktiverede finansieringsomkostninger	58	35.174	0	0	2.732	37.964

Med undtagelse af enkelte bygninger til en samlet bogført værdi på 4,6 mio. kr. ultimo 2012, primært opført til navigationsudstyr på forskellige beliggenheder rundt omkring i landet samt i Grønland, består Naviairs samlede bygningsmasse med en bogført værdi på i alt 157,5 mio. kr. ultimo 2012 af bygninger på lejet grund. Herunder hele Naviairhuset med kontrolcentral, simulatorbygninger og administration placeret i Maglebylille, samt kontroltårnet i Københavns Lufthavn. Alle disse bygninger er placeret på grund tilhørende Københavns Lufthavne A/S.

## Note 12-15

12	Kapitalandele i associerede virksomheder (DKK 1.000)	31.12.2012	31.12.2011
	Kostpris 1. januar	79	79
	<b>Kostpris 31. december</b>	<b>79</b>	<b>79</b>
	Kapitalandele i associerede virksomheder specificeres således: (SEK 1.000)	<b>Resultat 2012</b>	<b>Egenkapital 31.12.2012</b>
	Entry Point North AB, Malmö-Sturup, ejerandel 33 %	6.978	31.574
	NUAC HB, Malmö, ejerandel 50 %	-3	478
		<b>6.975</b>	<b>32.052</b>

13	Over-/underdækning afgifter (DKK 1.000)	En route før præstationsordning	En route efter præstationsordning	Tårnkontrol	I alt
	Underdækning afgifter 1. januar	224.461	0	349	224.810
	Årets regulering	-76.961	34.200	530	-42.231
	<b>Underdækning afgifter 31. december</b>	<b>147.500</b>	<b>34.200</b>	<b>879</b>	<b>182.579</b>
	Heraf forventes opkrævet inden for 1 år	69.800	0	0	69.800
	Overdækning afgifter 1. januar	0	0	18.202	18.202
	Årets regulering	0	0	-150	-150
	<b>Overdækning afgifter 31. december</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18.052</b>	<b>18.052</b>
	<b>Årets samlede regulering</b>	<b>-76.961</b>	<b>34.200</b>	<b>680</b>	<b>-42.081</b>

14	Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser (DKK 1.000)	31.12.2012	31.12.2011
	Tilgodehavender fra salg af varer og tjenesteydelser, brutto	161.018	195.006
	Hensættelse til imødegåelse af forventet tab	-13.771	-8.460
		<b>147.247</b>	<b>186.546</b>

15	Andre tilgodehavender (DKK 1.000)	31.12.2012	31.12.2011
	Moms og afgifter	1.235	1.543
	Øvrige tilgodehavender	8.891	13.084
		<b>10.126</b>	<b>14.627</b>

## Note 16-20

16	Periodeafgrænsningsposter (DKK 1.000)	31.12.2012	31.12.2011
	Forudbetalt løn	28.129	29.804
	Øvrige periodeafgrænsningsposter	7.538	5.550
		<b>35.667</b>	<b>35.354</b>

17	Udskudt skat (DKK 1.000)	31.12.2012	31.12.2011
	Udskudt skat hviler på følgende poster:		
	Materielle anlægsaktiver	15.590	41.723
	Fremført fradragsbegrænsning, renter mv.	0	-8.800
	Over-/underdækning afgifter	41.132	51.652
	Fremførbart skattemæssigt underskud	-21.857	-64.014
		<b>34.865</b>	<b>20.561</b>
	<i>Udskudt skat pr. 31. december 2012 er afsat med 25 % svarende til den aktuelle skattesats.</i>		


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)	31.12.2012	31.12.2011
	Gældsforpligtelserne til kreditinstitutter forfalder efter denne orden:		
	Inden for 1 år	100.000	0
	Mellem 1 og 5 år	0	150.000
	Efter 5 år	0	0
		<b>100.000</b>	<b>150.000</b>

20	Anden gæld (DKK 1.000)	31.12.2012	31.12.2011
	Skyldige feriepenge	86.024	84.167
	Skyldig løn, A-skat, sociale bidrag m.m.	38.629	33.580
	Øvrig gæld	10.881	7.930
		<b>135.534</b>	<b>125.677</b>



## Note 21-23

21	Honorar til revisorer (DKK 1.000)	2012	2011
	Deloitte, lovpligtig revision	382	397
	Deloitte, rådgivningsydelser	136	307
	Rigsrevisionen, lovpligtig revision	374	349
		<b>892</b>	<b>1.053</b>

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

Inden for området materielle anlægsaktiver under udførelse har Naviair indgået kontrakter om opgradering af Naviairs ATM-system og anskaffelse af luftfartsrelateret udstyr og systemer i størrelsesordenen 50 mio. kr. Den resterende betalingsforpligtelse i henhold til disse kontrakter udgør i størrelsesordenen 25 mio. kr.

Herudover har Naviair indgået længerevarende kontrakter om drift og vedligehold af Naviairs bygningsinstallationer, ATM-systemer og øvrige systemer (drift) i størrelsesordenen 40 mio. kr.



## Note 24-26

24	Nærtstående parter og ejerforhold	Grundlag	
	<b>Bestemmende indflydelse</b>		
	Transportministeriet, DK-1220 København K	Ejer, 100 %	
	<b>Øvrige nærtstående parter</b>		
	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)	2012	2011
	Finansielle indtægter	-605	-2.187
	Finansielle omkostninger	45.135	36.721
	Af- og nedskrivninger	104.762	98.263
	Skat af årets resultat	14.304	15.930
		<b>163.596</b>	<b>148.727</b>
26	Pengestrømsopgørelse – ændring i driftskapital (DKK 1.000)	2012	2011
	Ændring i tilgodehavender	29.436	45.318
	Ændring i hensatte forpligtelser	-150	1.842
	Ændring i kortfristede gældsforpligtelser	32.726	-38.787
		<b>62.012</b>	<b>8.373</b>

# Forkortelser og navne

ANSP:	Air Navigation Service Provider (leverandør af luftfartstjenester)
Austro Control:	ANSP Østrig
Avinor:	ANSP Norge
COOPANS:	CO-OPERation of Air Navigation Service providers (teknisk samarbejde med andre ANSP'er)
Croatia Control:	ANSP Kroatien
DMI:	Danmarks Meteorologiske Institut
Eurocontrol:	European Organisation for the Safety of Air Navigation (europæisk organisation for sikkerhed omkring luftfartstjenester)
FAB:	Functional Airspace Block (funktionel luftrumsblok)
HungaroControl:	ANSP Ungarn
IAA:	Irish Aviation Authority
LFV:	ANSP Sverige
NEFAB:	North European Functional Airspace Block (består af Norge, Finland, Estland og Letland)
NUAC:	Nordic Unified Air traffic Control. NUAC er et fælles-ejet svensk handelsbolag under LFV og Naviair, der fra 2012 står for driften af de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm.

# NAVIAIR

*Air Navigation Services*

*Naviair  
Naviair Allé 1  
DK 2770 Kastrup*

*T +45 3247 8000  
F +45 3247 8800*

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

*Årsrapport 2012 er udgivet  
af Naviair i april 2013.*

***Billeder:***

*Bestyrelsen, Carsten Thamdrup Lund  
Øvrige billeder, Jan Eliassen*

*Årsrapporten kan hentes  
på [www.naviair.dk](http://www.naviair.dk)*

 *@naviair*

