

Årsrapport 2013



Årsrapport 2013

NAVIAIR

Air Navigation Services

Indhold

<i>Om Naviair</i>	3
<i>Hoved og nøgletal</i>	4
<i>Vigtige begivenheder i 2013</i>	6
<i>Ledelsens beretning</i>	7
<i>Regnskabsberetning</i>	18
<i>Naviair-familien</i>	21
<i>Naviairs ledelse</i>	22
<i>Ledelsespåtegning</i>	23
<i>De uafhængige revisorers erklæringer</i>	24
<i>Anvendt regnskabspraksis</i>	26
<i>Resultatopgørelse</i>	33
<i>Balance</i>	34
<i>Egenkapitalopgørelse</i>	35
<i>Pengestrømopgørelse</i>	37
<i>Noter</i>	38
<i>Forkortelser og navne</i>	47



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 lufttrafikstyring over danske lufthavne, herunder indflyvningskontrollen til Københavns Lufthavn. 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 2013 udgjorde området 69 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 i Grønland og på Færøerne. I 2013 udgjorde området 5 procent af vores omsætning.

- Lokal flyvekontrol, der omfatter tårnkontrol og indflyvningskontrol i en række lufthavne, samt flyvepladsinformation på Færøerne. I 2013 udgjorde området 24 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 2013 udgjorde 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 (Mio. DKK)	2013	2012	2011	2010
Resultat				
Nettoomsætning	1.036,3	958,7	937,6	917,2
Resultat før finansielle poster	102,0	101,5	88,7	70,9
Resultat af finansielle poster	-42,6	-44,5	-34,5	-43,3
Årets resultat	51,4	42,7	38,2	23,0
Balance				
Anlægsaktiver	1.178,1	1.192,3	1.193,9	1.178,0
Omsætningsaktiver	538,7	531,7	490,6	547,9
Balancesum	1.716,9	1.724,0	1.684,5	1.726,0
Rentebærende gæld	536,6	636,6	686,6	795,3
- heraf ansvarlig lånekapital	536,6	536,6	536,6	545,3
Egenkapital	843,6	792,2	749,5	711,3
Pengestrømme				
Pengestrømme fra:				
- driftsaktivitet	291,0	215,7	131,5	746,5
- investeringsaktivitet	-92,0	-95,1	-93,5	-119,3
- finansieringsaktivitet	-100,0	-50,0	-50,0	-589,0
Årets forskydning i likvider	99,0	70,6	-12,0	38,3
Likvider ved årets udgang	196,4	97,3	26,7	38,8
Gennemsnitligt antal medarbejdere	667	688	706	710
Nøgletal i %				
Overskudsgrad	9,8	10,6	9,5	7,7
Afkastningsgrad	5,9	5,9	5,3	4,1
Soliditetsgrad ekskl. ansvarlig lånekapital	49,1	46,0	44,5	41,2
Soliditetsgrad inkl. ansvarlig lånekapital	80,4	77,1	76,4	72,8
Forrentning af egenkapital	6,3	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 referenceperiode 1/Nøgletal på driften	2014	2013	2012	2011	2010
Dansk-svensk FAB					
Sikkerhed					
Underskridelse af separationsminima per 100.000 flyvetimer i kategori A og B, hvor LFV/Naviair/NUAC har været direkte årsag til forløbet.	Mål: 1,42	0,18	0,36	-	-
Kapacitet					
Gennemsnitlig forsinkelse i minutter – En route	Mål: 0,08	0,02	0,03	-	-
Naviair og Danmark					
Omkostningseffektivitet					
Naviair – Enhedsrate (DKK)	445,00	463,06	447,71	427,47	426,44
Danmark – Enhedsrate (DKK)	531,33	547,51	532,36	509,47	521,44
Brugerenhedsrate (EUR)	71,41	73,62	71,66	67,94	64,38

Vigtige begivenheder i 2013

- April: Flytning af flyveinformationscentralen i Grønland fra Kangerlussuaq til Nuuk påbegyndes. Naviair skal fremover bo i samme hus som Arktisk Kommando i Nuuk. Den nye flyveinformationscentral i Nuuk forventes at være operativ i efteråret 2014.
- December: Naviair indgår aftale om indtrædelse i internationalt samarbejde om etablering af verdens første satellitbaserede globale overvågningssystem til luftfarten gennem medejerskab af Aireon LLC. Den satellitbaserede overvågning forventes fuldt etableret i 2020 og vil være et stort fremskridt for lufttrafikstyring, hvor det nye system giver mulighed for at udnytte luftrummet langt bedre end i dag.
- December: Ejer kredsen i Entry Point North udvides til at omfatte IAA. IAA vil fremover lægge alle aktiviteter i forbindelse med uddannelse relateret til flyveledelse i det nyetablerede datterselskab Entry Point North – Ireland, og derved medfører udvidelsen en betydelig aktivitetsforøgelse i Entry Point North.

Ledelsens beretning

Resultatudvikling

I 2013 blev Naviairs resultat før skat på 59,5 mio. kr. mod et resultat før skat på 57,0 mio. kr. i 2012. Resultatet efter skat blev på 51,4 mio. kr. mod 42,7 mio. kr. i 2012.

Naviairs forventninger for 2013 er senest udmeldt i halvårsrapporten. Her var vores forventning et indtægtsniveau svarende til forventningen i begyndelsen af året. Imidlertid har især væksten i en route-trafikken bidraget til en større indtjening end forventet ved halvåret. Samtidig har vores løbende indsats for at reducere omkostninger til drift og løn påvirket resultatet positivt med et mindreforbrug på 17,0 mio. kr. sammenlignet med niveauet i 2012. På denne baggrund opnåede vi et resultat på 191,8 mio. kr. før skat og regulering af over-/underdækning. Resultatet er tilfredsstillende uagtet en del heraf direkte kan henføres til vækst i trafikken.

Naviairs nettoomsætning var i 2013 på 1.036,3 mio. kr. mod 958,7 mio. kr. i 2012. Væksten fordeler sig jævnt på Naviairs aktivitetsområder.

Naviairs enhedsrate for En route er i første referenceperiode for Single European Sky fastsat frem til og med 2014. Udgangspunktet for fastsættelsen var henholdsvis de forventninger, der var til udviklingen i flytrafikken i 2011 og en bindende forventning til Naviairs årlige omkostninger. I 2013 udgjorde en route-brugerenhedsraten for dansk luftrum 549 kr.

Vi ønsker naturligvis, at årets resultat skal komme vores kunder til gode og har derfor besluttet at nedsætte en route-enhedsraten for 2014. De omkostningsreduktioner, vi har gennemført på både drift og løn, har bidraget til et resultat for 2013, som – trods lavere trafik – ligger over det niveau, der er fastsat i EU's præstationsordning for Naviair. Trafikstyrelsens andel af den danske rate er også nedsat, og raten reduceres dermed med 2,9 procent i forhold til den rate, der var fastsat for 2013. For 2014 betyder det, at en

route-enhedsraten for dansk luftrum er fastsat til 531 kr. Heraf udgør Naviairs andel knap 85 procent, mens resten går til Trafikstyrelsen og DMI.

Naviairs tilgodehavende – underdækning afgifter – hos brugerne fra før præstationsplanens første referenceperiode udgjorde 224 mio. kr. primo 2012. I henhold til rateindmeldingerne har Naviair opkrævet 125 mio. kr. i 2012 og 2013. I enhedsraten for 2014 er indregnet 39 mio. kr. svarende til i alt 164 mio. kr. af de 224 mio. kr. Vi har besluttet ikke at opkræve det resterende beløb på 60 mio. kr., idet der er realiseret betydelige besparelser og effektivisering i forhold til den omkostningsbase, som har ligget til grund for enhedsrateindmeldingen. Beslutningen betyder således en besparelse for brugerne på 60 mio. kr., hvoraf de 45 mio. kr. belaster driften i 2013, og de 15 mio. kr. har belastet driften i 2012.

Enhedsraten for tårnkontrolltjenesten i Københavns Lufthavn bliver også nedsat for 2014 – med 4,1 procent – så den kommer ned på 1.305 kr. mod 1.361 kr. i årene 2012 – 2013.

Trafik 2013

Også trafikmæssigt udviklede 2013 sig mere positivt end forventet ved årets begyndelse. I 2013 oplevede vi en vækst i antallet af en route-operationer i dansk luftrum på 2,7 procent i forhold til 2012. I 2013 gennemførte vi 624.762 en route-operationer i dansk luftrum mod 608.249 i 2012.

Indenrigsflyvningen i Danmark ligger fortsat under niveauet inden Cimber Sterlings konkurs i 2012, og der er ingen tegn på, at indenrigsflyvningen igen vil komme op på tidligere tiders trafiktal. Til trods for den svigtende udvikling i indenrigsflyvningen blev der alligevel tale om en svag vækst i trafik og indtjening i de største danske lufthavne. I Københavns Lufthavn var der en vækst i antallet af starter



og landinger i 2013 på 0,8 procent til 244.924 operationer mod 242.992 operationer i 2012.

I Billund Lufthavn voksede antallet af starter og landinger i 2013 med 1,8 procent til 43.451 operationer mod 42.697 operationer i 2012.

Generelt gælder det for det danske luftrum, at luftfartsselskaberne flyver med større og tungere fly end tidligere. Det indebærer, at selv en meget begrænset vækst i antallet af operationer medfører en forholdsmæssig lidt større vækst i Naviairs indtjening.

Flyvesikkerhed

Flyvesikkerheden i den dansk-svenske FAB opgøres som det antal gange, hvor gældende adskillelseskraft mellem to luftfartøjer ikke er overholdt set i forhold til det totale antal fløjne timer.

Der skelnes imellem alvorligheden af underskridelsen (A, B eller C) og om, hvorvidt flyvekontrollen har været en direkte årsag hertil. Alvorligheden af hændelser klassificeres under anvendelse af EU's Risk Assessment Toll (RAT).

For den dansk-svenske FAB var der i 2013 fastsat et flyvesikkerhedsmål på 1,49 underskridelser pr. 100.000 flyvetimer med alvorlighed i A eller B, hvor flyvekontrollen var den direkte årsag. Resultatet var 0,18.

I Naviair undersøges og klassificeres alle underskridelser, og vi bruger erfaringerne til om nødvendigt at justere og forbedre vores flyvesikkerhedsindsats. Det sker både gennem en forbedring af vores procedurer, efteruddannelser af medarbejdere og forbedringer af vores tekniske udstyr.

Effektivitet

Vores effektive afvikling af flytrafikken blev fastholdt. I den dansk-svenske FAB var den gennemsnitlige forsinkelse pr. operation på 0,02 minutter (1,2 sekunder) i 2013 og altså langt under det i EU's præstationsordning fastsatte maksimum for gennemsnitlig forsinkelse på 0,15 minutter pr. operation (9 sekunder).

Både den danske en-route-trafik og trafikken i Københavns Lufthavn blev igen i 2013 gennemført helt uden forsinkelser, som Naviair havde et medansvar for. I Københavns Lufthavn er den maksimalt accepterede forsinkelse på gennemsnitligt 0,2 minutter. Med en forsinkelsesfri trafikafvikling kan vores drift dermed igen i år karakteriseres som effektiv.

Vores kapacitetsudnyttelse er tilfredsstillende. Vi vil som altid arbejde målrettet på at holde de gennemsnitlige forsinkelser på det lavest mulige niveau.

Forventninger til trafikudvikling

Vi forventer en mindre vækst i flytrafikken i dansk luftrum i 2014. Eurocontrols low-prognose fra februar 2014 forventer 1 procent.

Ligeledes forventer vi en moderat vækst i flytrafikken i Københavns Lufthavn i 2014 i forhold til 2013.

Præstationskrav

Siden 2012 har Naviair opfyldt de europæiske præstationsordninger, hvor der er opstillet individuelle mål for hvert enkelt af de europæiske lufttrafikstyringsselskaber. Her bærer selskaberne selv en del af den økonomiske risiko for udsving i en route-trafikken og er ikke – som før 2012 – garanteret fuld dækning for omkostningerne.

Der er fastsat mål for hvert enkelt af de nationale luftrum (nationalt dækkende præstationsmål) og/eller for den



funktionelle luftrumsbloke, som det nationale luftrum indgår i (FAB-dækkende præstationsmål). Målene fastsættes af de lokale myndigheder ud fra overordnede præstationsmål, som vedtages af EU-Kommissionen. Målene fastsættes for både kapacitet, omkostningseffektivitet og sikkerhed.

Den første referenceperiode dækker årene 2012 til 2014. Naviair har opfyldt alle de fastsatte mål i vores præstationsplan til trods for, at trafikmængden fortsat i 2013 lå under det niveau, der var forventet, da målene for den første referenceperiode blev fastsat i 2011. På flere områder har vores præstationer endda været bedre end de krav, vi skal opfylde i planen.

Kunder

På en route-området var Naviairs største kunder i 2013 SAS (17,2 procent), Norwegian Airshuttle (11,0 procent), Ryanair (8,9 procent), KLM (8,4 procent) og Lufthansa (5,5 procent). En route-aktiviteterne udgjorde 69 procent af vores omsætning i 2013.

På området med lokal flyvekontrol i Københavns Lufthavn var vores største kunder i 2013 SAS (43,3 procent), Norwegian Airshuttle (13,9 procent), Easyjet Airline (3,8 procent), Lufthansa (2,1 procent) og British Airways BA (1,9 procent). Lokal flyvekontrol i København udgjorde i 2013 19 procent af vores omsætning.

Lokal flyvekontrol i Billund Lufthavn udgjorde 2 procent af vores omsætning i 2013.

Vi har altid særlig opmærksomhed rettet imod at yde den bedst mulige service til vores kunder. Derfor følger vi kundernes forventninger og krav gennem en 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.

Vi har senest gennemført kundemøder i november og december 2013. I denne periode afholdt vi møder med syv luftfartsselskaber og lufthavne. Generelt var konklusionen på møderne, at der både er høj tilfredshed med samarbejdet med Naviair og med vores service.

Internationalt samarbejde og alliancer

Det har høj prioritet i Naviair at udvikle, effektivisere og harmonisere inden for alle områder af lufttrafikstyringen. På den måde arbejder vi på at skabe international fremdrift både inden for det operationelle område, uddannelsesområdet og det tekniske område. Internationalt samarbejde og alliancer er vigtige redskaber for at opnå optimale resultater. Det er vores målsætning, at vi konstant skal ligge blandt de bedste europæiske lufttrafikstyringsselskaber og leve op til kravene i EU's Single European Sky-program.

NUAC

For at sikre udvikling, effektivisering og harmonisering af det operationelle område etablerede vi NUAC sammen med LFV i 2009. NUAC har siden 2012 – på vegne af Naviair og LFV – stået for driften af de tre kontrolcentraler i København, Malmø og Stockholm. NUAC står dermed for den daglige afvikling af en route-trafikken i det fælles dansk-svenske luftrum og er den hidtil eneste integrerede driftsvirksomhed i Europa, som afvikler den samlede en route-trafik i en FAB.

Driftsvirksomheden fungerer som leverandør til Naviair og LFV og beskæftiger i alt cirka 750 medarbejdere, der er udlånt fra Naviair og LFV. Kontrolcentralerne og alt øvrigt udstyr er stillet til rådighed for NUAC, men er fortsat henholdsvis Naviair og LFV's ejendom.

Gennem NUAC er det målet at opnå både optimering af luftrumsanvendelsen og trafikstyringen i den dansk-svenske FAB og en konstant mere effektiv og harmoniseret drift af lufttrafikstyringen.



Blandt NUACs hidtidige resultater er implementering af Free Route Airspace, hvilket indebærer, at luftfartselskaberne kan planlægge deres flyvninger, så der flyves den kortest mulige og mest direkte vej gennem det dansk-svenske luftrum. Det giver mulighed for betydelige brændstofreduktioner og deraf følgende besparelser og miljøforbedringer for de luftfartselskaber, som udnytter muligheden.

Entry Point North

Flyvelederskolen Entry Point North er vores initiativ til sikring af udvikling, effektivisering og harmonisering inden for uddannelsesområdet. Skolen blev etableret i 2006 af Naviair, Avinor og LFV som den første transnationalt ejede skole inden for ATM-uddannelser. I 2013 indtrådte IAA som medejer af skolen, og IAA vil afvikle sine fremtidige uddannelser på skolens nyoprettede datterselskab i Irland, Entry Point North – Ireland.

I tråd med ambitionen i Single European Sky-programmet er det Entry Point Norths primære formål at gennemføre standardiseret og harmoniseret uddannelse af flyvelederspiranter og flyveledere. Endvidere tilbyder skolen i dag også et stort kursusassortiment for uddannelse af teknisk personale.

Ud over at levere ATS-uddannelser til de fire ejere service-rer Entry Point North på kommercielle vilkår lufttrafikstyringsselskaber fra hele verden gennem salg af uddannelser, som skræddersys til kundernes behov og afvikles enten hos Entry Point North i Sturup eller lokalt hos kunden. Entry Point North har nu flere end 40 kunder fordelt over 20 lande.

COOPANS

På det tekniske område samarbejder vi internationalt om udvikling og harmonisering af lufttrafikstyringssystemerne i COOPANS-alliancen. Partnerne i alliancen er Naviair, Austro Control, Croatia Control, IAA og LFV med Thales som leverandør.

Formålet med samarbejdet er i fællesskab at opgradere partnernes lufttrafikstyringssystemer til ét fælles system, der benytter fælles software og harmoniserede vedligeholdelsesprocesser og operative koncepter.

Der har allerede vist sig mange betydelige fordele ved at samarbejde om indførelse af ensartede, harmoniserede tekniske luftkontrolsystemer. Økonomisk har vi og de andre partnere reduceret udviklingsomkostningerne til systemopgradering med mere end 30 procent i forhold til de omkostninger, partnerne ville have haft, hvis de havde udviklet systemerne individuelt. Hertil kommer besparelser ved de operationelle omkostninger gennem udnyttelse af fælles driftskoncepter. Endvidere medfører samarbejdet, at partnerne kan dele erfaring og viden og benytte sig af hinandens kompetencer ved at stille medarbejdere til rådighed for hinanden.

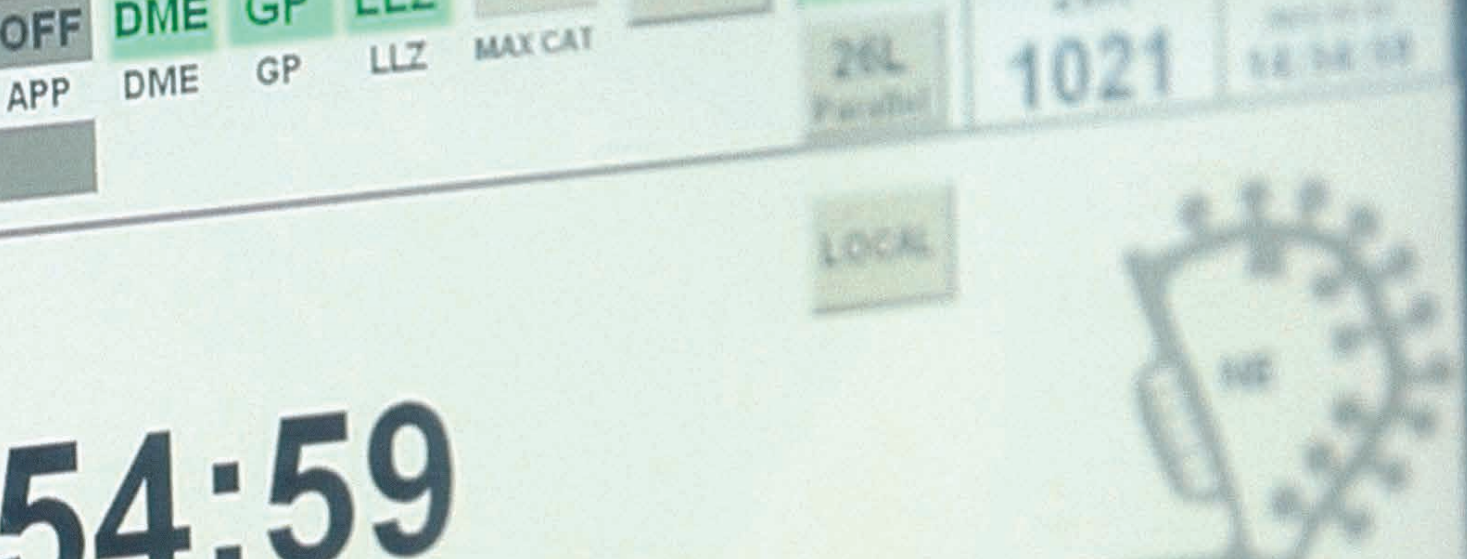
Ud over de mange fordele imødekommer COOPANS-samarbejdet EU's mål om harmonisering af lufttrafiksystemerne i Europa. Partnerskabet medvirker derfor til, at Naviair rettidigt efterlever en række af EU's nuværende og kommende lovkra, herunder de præstationskrav, som lufttrafikstyringsselskaberne skal leve op til. Samtidig er Naviair på linje med – og præger – udviklingen i EU's SESAR-program.

COOPANS-alliancen udvikles løbende og er åben overfor optagelse af nye partnere.

Aireon

I december 2013 indgik Naviair en aftale om at indtræde i et samarbejde, som i løbet af de kommende år vil etablere verdens første satellitbaserede globale overvågningssystem til luftfarten.

Samarbejdet koordineres gennem Aireon LLC, USA. De øvrige partnere i samarbejdet er ud over Naviair det amerikanske telekommunikationselskab, Iridium Communications Inc. samt lufttrafikstyringsselskaberne Nav Canada, IAA og ENAV.



Det nye system baseres på 66 operationelle satellitter og et antal reservesatellitter, som Iridium opsender i perioden 2015-2017. Systemet kan – når det er fuldt operativt – levere 100 procent global overvågning af flytrafikken. I dag er der kun radarbaseret overvågning af luftfarten på cirka 10 procent af jordkloden. De resterende – ofte øde – områder er i dag uden overvågningsdækning.

Den satellitbaserede overvågning bliver et stort fremskridt for lufttrafikstyringen, hvor det nye system giver mulighed for at udnytte luftrummet over de fjerne egne langt bedre end i dag.

En af fordelene ved den satellitbaserede overvågning er, at flyene i større omfang kan få den optimale flyvehøjde i forhold til flytypen og motorernes brændstofforbrug. Samtidig giver systemet mulighed for at øge kapaciteten på luftfartens hovedruter, så blandt andet jetstrømmene kan udnyttes bedre end i dag. Alene for flytrafikken over Nordatlanten forventes det, at det nye system vil medføre en samlet årlig brændstofbesparelse for luftfarten på cirka 1,0 mia. kr. årligt. Deraf følger betydelige miljøfordele gennem reduktion af drivhusgasemissioner fra flyene på cirka 400 ton CO₂ årligt.



Naviair vil gradvist frem til 2017 erhverve i alt 6 procent af partnerskabet, svarende til et samlet indskud på ca. 160 mio. kr. Hæftelsen er begrænset til indskuddet. Fra 2018 vil de respektive ejerandele i Aireon være: Nav Canada 51 procent, Iridium Communications Inc. 24,5 procent, ENAV 12,5 procent, IAA 6 procent og Naviair 6 procent.

Samfundsansvar

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

Vi har ikke formuleret et egentligt etisk regelsæt. Vi arbejder på at minimere Navairs belastning af klima og miljø. Vi arbejder efter en række interne retningslinjer, som sikrer medarbejdernes trivsel og udvikling, og at vi ikke medvirker til brud på menneskerettigheder, korrupsion eller overtrædelse af nogen former for lovgivning, som er relevant for vores virksomhed.

Når vi indgår kontrakter med eksterne leverandører, stiller vi – hvis det er relevant – krav om sociale klausuler, som forpligter vores leverandører til at skabe rummelighed på arbejdsmarkedet i form af mangfoldighed, overholdelse af gældende arbejdsmiljøregler, overenskomster og lovgivning. Vi har senest indgået denne type kontrakter i 2012, mens der ikke i 2013 har været projekter med udbud til eksterne leverandører.

Vi tror på mangfoldighed, fordi vi mener, at mangfoldighed styrker vores virksomhed. Derfor opfordrer vi i vores stillingsopslag alle kvalificerede uanset alder, køn, etnisk baggrund mv. til at søge job i Naviair.

Vi accepterer ikke korrupsion og overholder de danske regler for korrupsion, som de udtrykkes i straffelovgivningen.



Vi accepterer ikke overtrædelser af lovgivning på trafikområdet eller anden lovgivning, som er relevant for Naviairs kernevirkingsomhed. Derfor har vi et sæt interne retningslinjer, som sikrer, at vi overvåger relevant lovgivning. En intern Compliance Officer er udpeget til at sikre, at Naviair efterlever lovgivningen. Compliance Officeren gennemfører løbende audits, som sikrer, at lovgivningen efterleves i overensstemmelse med Naviairs koncepter.

Miljø – Energi

Vi arbejder løbende på at nedbringe vores energiforbrug mest muligt.

Naviair arbejder i alle døgnets timer på alle årets dage, og vi har mange store og energiforbrugende anlæg. Vores energiforbrug til blandt andet køling og elektronik er derfor forholdsvis højt. I 2013 var vores elforbrug i København på 5.986 MWh mod 6.794 MWh i 2012. Årsagen til det lavere elforbrug er blandt andet, at vi – gennem en række omlægninger og udskiftninger af udstyr – har reduceret vores fremtidige årlige energiforbrug til servere med 400.688 kWh – til storage med 32.044 kWh – til netværk med 19.053 kWh – til UPS med 54.215 kWh og til køling med 184.184 kWh. Samlet er vores energiforbrug på IT-området dermed reduceret med 86 procent svarende til en årlig besparelse i energiomkostningerne på knap 0,8 mio. kr. og en årlig CO₂-reduktion på 310 ton. Investeringerne for at gennemføre besparelserne var minimale.

Vores varmemeforbrug i København var i 2013 på 3.194 MWh mod 4.302 i 2012. Årsagen til det lavere varmemeforbrug var primært det milde efterår og den milde vinter 2013, hvor antallet af graddage var betydeligt lavere end i den foregående periode.

I perioden frem til 2017 er vi endvidere i gang med at etablere grundvandskøling som erstatning for vores nuværende køleanlæg. Når anlægget er etableret, forventer vi at spare 1-1,5 mio. kr. årligt i energiudgifter. Samtidig er det forventningen, at vi kan reducere vores CO₂-belastning

med cirka 275 ton årligt. En prøveboring, der blev gennemført i 2012, har bekræftet vores forventninger. Investeringen i anlægget beløber sig til cirka 32 mio. kr.

Vi bestræber os på at optræde energibevidst inden for alle vores aktivitetsområder. Det gælder naturligvis også for vores arbejdssteder, hvor vi ikke selv ejer udstyr eller bygninger.



Miljø – Flyvekontrol

Ud over de områder, hvor vi direkte påvirker miljøet, bestræber vi os også på – gennem vores flyvekontrol – at udvise miljøansvarlighed ved at reducere luftforureningen og støjgenerne fra flytrafikken i de områder, hvor vi har ansvaret for trafikstyringen.

Vi arbejder på både at give flyene direkte ruter mellem destinationerne og placere dem i den flyvehøjde, hvor flytypen bruger mindst brændstof, også selvom de ikke anvender vores tilbud om Free Route Airspace. Vi sørger også for, at flyene starter, lander og opererer på jorden i lufthavnene, så brændstofforbruget kan holdes på et minimum.

Optimeringen sker gennem prioritering af en serviceorienteret kultur, hvor vi altid forsøger at imødekomme luftfartsselskaberne og piloternes ønsker om rute og flyvehøjde. Samtidig arbejder vi målrettet med at udvikle de mest effektive trafikkoncepter og sikre den mest fleksible



brug af luftrummet. I vores arbejde følger vi naturligvis anbefalingerne fra de europæiske luftfartsorganisationer.

Med udgangspunkt i Eurocontrol og IATA's fælles Flight Efficiency Plan fortsætter vi arbejdet med at 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.

På alle de mest brændstofforbrugende indsatsområder er vi langt fremme med udviklingen af klimavenlige trafik-koncepter. Det gælder både inden for Free Route Airspace, Continuous Climb Operations, Continuous Descent Operations og Required Navigation Performance.

Eurocontrol har beregnet, at Free Route Airspace samlet reducerer CO₂-udledningen i det dansk-svenske luftrum med 40.000 ton pr. år.

I Københavns Lufthavn samarbejder vi tæt med både lufthavnen, luftfartsselskaberne og andre relevante aktører om at reducere partikeludledningen, blandt andet gennem effektiv styring af flyene, mens de opererer på landjorden i lufthavnen.

Herudover arbejder vi sammen med de danske og svenske myndigheder på at etablere en mere effektiv og hensigtsmæssig luftrumsstruktur i ét samlet terminalområde i Øresundsregionen i det dansk-svenske luftområde ved Københavns Lufthavn. Det vil blandt andet medføre, at ind- og udflyvning til lufthavnen bliver endnu mere effektiv, så der spares brændstof og miljø- og klimapåvirkningen dermed mindskes.

Medarbejdere

Medarbejderantallet i Naviair var ved udgangen af 2013 på 651,5 årsværk. Heraf udlånes 269,5 årsværk til NUAC.

Medarbejderomsætningen lå i 2013 på 7 procent.

Vi sikrer os, at medarbejdernes kompetencer er på et niveau, som opfylder ethvert behov, der opstår gennem udviklingen af lufttrafikstyringen og de understøttende aktiviteter. Derfor skal vores medarbejders uddannelses- og kompetenceniveau leve op til den højeste standard. Det gælder både inden for lufttrafikstyring, teknik og administration. Vores efteruddannelse og kompetenceudvikling er struktureret i en samlet kompetenceplan for virksomheden. Kompetenceplanen understøtter sammen med Teknisk-Operativ Udviklingsplan vores overordnede forretningsplan som styringsværktøj for den videre udvikling. 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.

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

Vi medvirker til at løfte samfundets ansvar for at sikre uddannelse og job til unge. I 2013 havde vi 9 elever, lærlinge og aspiranter under uddannelse i Naviair og på Entry Point North.

Vi arbejder målrettet på at fastholde Naviairs position som en attraktiv virksomhed og en god arbejdsplads for medarbejderne. Det er nødvendigt for at sikre, at medarbejderne er i stand til at opfylde de høje krav, som vi stiller til deres daglige indsats og resultater. Vi arbejder naturligvis også



for at opretholde et godt og sikkert arbejdsmiljø. Arbejdsmiljøudvalget vurderer løbende sundheden i virksomheden på baggrund af regelmæssig måling af det psykiske arbejdsmiljø og gennemgange af det fysiske arbejdsmiljø. Naviair har i de seneste år udelukkende fået tildelt grønne smileys i forbindelse med Arbejdstilsynets besøg.

Naviair er tilsluttet Falck Healthcare-ordning, hvor medarbejderne anonymt kan henvende sig og få støtte, ligesom Naviair har uddannet et hold af stressvejledere, som hjælper medarbejderne med arbejds- og privatrelaterede problemer.

Høj medarbejdertilfredshed er et prioriteret mål. Vi gennemfører målinger af medarbejdernes tilfredshed hvert andet år. Seneste undersøgelse blev gennemført i slutningen af 2012. Her gav 90 procent af besvarelserne udtryk for tilfredshed med arbejdspladsen. Dermed er det høje niveau for medarbejdertilfredshed fastholdt over en årrække. Næste tilfredshedsundersøgelse gennemføres i 2014.

Ledermålinger gennemføres ligeledes hvert andet år. Den seneste måling blev gennemført i 2013. Her var konklusionen, at Naviair har både dygtige og tillidsskabende ledere.

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 virksomheden inden for de rammer, der er fastlagt i lovgivningen. Vi tilrettelægger vores selskabsledelse således, at den er tilpasset såvel virksomhedens karakter som lovgivningen.

Herudover følger vi, hvor det er relevant, statens anbefalinger for god selskabsledelse, som omfatter retningslinjer for styringen af statslige virksomheder, herunder krav, forventninger og anbefalinger om virksomhedsledelse. Anbefalingerne er samlet i "Staten som aktionær", som kan findes på Finansministeriets hjemmeside www.fm.dk. Endvidere følger vi anbefalingerne fra Komitéen for god Selskabsledelse, således som de er beskrevet på www.corporategovernance.dk.

I løbet af første halvår 2014 vil vi forklare de anbefalinger som i lyset af Naviairs særlige virksomhedsform ikke følges. Undtagelserne publiceres herefter løbende på vores hjemmeside www.naviair.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 2 kvinder og 3 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 2013.

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

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



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

Ansvar for opretholdelsen af tilstrækkelige og effektive interne kontroller og risikostyring i forbindelse med regnskabsaflæggelsen er forankret i direktionen. Direktionen følger løbende den økonomiske udvikling, blandt andet gennem månedlige rapporteringer. Endvidere rapporterer direktionen løbende den økonomiske udvikling til bestyrelsen forud for hvert bestyrelsesmøde. Procedurer, regnskabsinstrukser mv. er beskrevet i Naviair 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 har vi lige fordeling af kvinder og mænd.

I hele ledelsesgruppen var der ultimo 2013 11 kvinder og 45 mænd, 20 procent af lederne var altså kvinder, mens 80 procent var mænd.

I henhold til Lov om ændring af lov om ligestilling af kvinder og mænd har Naviair i 2013 udarbejdet en "Politik for at øge antallet af det underrepræsenterede køn i Naviairs ledelsesgrupper".

Her er det fastsat, at det er Naviairs mål at sammensætte en kønsfordeling i ledelsesgrupperne, som afspejler den generelle kønsfordeling i virksomheden på 30 procent kvinder og 70 procent mænd. For at nå dette mål skal der arbejdes på at forøge antallet af kvinder i ledelsen fra 20 procent til 30 procent.

For at sikre at Naviair kan leve op til den højeste standard inden for både sikkerhed, punktlighed, effektivitet, kapacitet og service til vores kunder, vil vi imidlertid altid rekruttere ledere ud fra en vurdering af den bedste kombination af de stærkeste ledelsesmæssige og faglige kvalifikationer til jobbet uden skelen til blandt andet køn.

På denne baggrund vil vi arbejde målrettet på at motivere, rekruttere og uddanne flere kvinder til ledelsesstillinger.

Det er vores mål, at minimum 40 procent af de medarbejdere, der optages på lederuddannelserne i perioden fra 2014 til 2017 skal være kvinder. Minimumsprocenten skal sikre, at flere kvinder får kompetencer og kvalifikationer til at søge lederstillinger i Naviair.

Som et konkret mål er det fastsat, at andelen af kvindelige ledere i Naviair skal vokse til mindst 25 procent ved udgangen af 2017 og mindst 30 procent ved udgangen af 2020.

Der udarbejdes en handlingsplan, som sikrer, at vi når dette mål. Vores politik og måltal indberettes i henhold til reglerne herfor.

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 høje og langsigtede. Udvikling og etablering af 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.

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.

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 trafikken flyver 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 enhedsraten for En route kommer op på et højt 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.

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 med tilpasninger som beskrevet under anvendt regnskabspraksis.

Årets resultat

Årets resultat før skat udgjorde et overskud på 59,5 mio. kr. efter en regulering på 132,3 mio. kr. vedrørende over-/underdækning af afgifter mod et overskud på 57,0 mio. kr. i 2012. Årets resultat efter skat udgjorde et overskud på 51,4 mio. kr. mod 42,7 mio. kr. i 2012.

Ved årets begyndelse var det forventet, at trafikken ville vise en mindre vækst for 2013. Trafikken havde dog en fortsat faldende tendens i hele første kvartal, og først fra april måned begyndte vi at notere en vækst i forhold til 2012. Trafikken har for den resterende del af året vist vækst i forhold til 2012, men det har været og er fortsat vanskeligt at vurdere, hvorvidt væksten er stabil eller kun er af kortvarig karakter. For året som helhed blev der tale om en vækst i serviceenheder på En route på 6,7 procent i forhold til 2012.

Trafikken er fortsat lavere end de forudsætninger, der ligger til grund for præstationsordningens første referenceperiode, 2012-2014. Sammenholdt med de mange hurtige udsving – både op og ned – i trafikudviklingen betyder det, at Naviair fastholder en fokuseret indsats på nedbringelse af omkostninger både kortsigtet og mere strukturelt, samt at bevare en høj økonomisk ansvarlighed i alle medarbejders adfærd.

I lyset heraf er et resultat på 191,8 mio. kr. før skat og regulering af over-/underdækning af afgifter tilfredsstillende og medvirkende til, at Naviair kan indfri en række forpligtelser tidligere end forventet, samt nedsætte visse enhedsrater for 2014.

Ordinære driftsindtægter

Naviairs ordinære driftsindtægter udgjorde 1.244,9 mio. kr. mod 1.139,5 mio. kr. i 2012.

Nettoomsætningen udgjorde 1.036,3 mio. kr. mod 958,7 mio. kr. i 2012. Nettoomsætningen afspejler sammen med 4,5 mio. kr. af andre driftsindtægter (se note 3) Naviairs indtægter fra virksomhedens fire aktivitetsområder.

Indtægter fra Naviairs fire aktivitetsområder er 76,2 mio. kr. højere end i 2012. Afvigelsen kan primært henføres til En route – Danmark, som udgør 66,0 mio. kr. og er en følge af mere trafik end i 2012, samt de fastsatte afgiftsforhøjelser.

Af de ordinære driftsindtægter vedrører 321,0 mio. kr. ydelser leveret til NUAC i henhold til leveringskontrakten mod 196,5 mio. kr. i 2012. Stigningen skyldes, at NUAC – på vegne af Naviair og LfV – overtog driften af kontrolcentralerne i København, Malmø og Stockholm 1. juli 2012. Der er således tale om et helt driftsår i 2013 og dermed et øget aktivitetsniveau.

Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger udgjorde 471,4 mio. kr. mod 370,2 mio. kr. i 2012. Ydelser leveret fra NUAC i henhold til leveringskontrakten udgør 319,8 mio. kr. mod 203,1 mio. kr. i 2012. Denne omkostning modsvares stort set af ydelser leveret til NUAC i henhold til leveringskontrakt under Naviairs andre driftsindtægter.





Øvrige omkostninger udgør 146,1 mio. kr. mod 156,9 mio. kr. i 2012. Faldet er et udtryk for fortsat højt fokus på omkostningsudviklingen. Samtidig er Trafikstyrelsens tilsynsgebyr faldet med 4,7 mio. kr. til 5,6 mio. kr., hvilket er en konsekvens af, at tilsynsgebyret er bortfaldet med virkning fra 1. juli 2013.

Personaleomkostninger

Personaleomkostninger udgjorde 561,5 mio. kr., hvilket er et fald på 1,5 mio. kr. i forhold 2012. Det har således været muligt at kompensere for lønstigninger i henhold til gældende overenskomster samt omkostninger af engangskarakter i forbindelse med ressourcetilpasning.

Der var ved årets udgang beskæftiget 651,5 årsværk mod 684,0 ved årets begyndelse.

Af- og nedskrivninger

Årets af- og nedskrivninger udgjorde 110,0 mio. kr. mod 104,8 mio. kr. i 2012. I årets af- og nedskrivninger indgår afskrivninger på udrangerede aktiver for 0,4 mio. kr. Stigningen i forhold til 2012 er helt som planlagt og i overensstemmelse med Naviairs investeringsplan.

Skat af årets resultat

Skat af årets resultat udgjorde 8,1 mio. kr. Heraf er 5,6 mio. kr. betalbar skat, og 2,5 mio. kr. er overført til udskudt skat.

Balance

Naviairs balancesum udgjorde 1.716,9 mio. kr. pr. 31. december 2013 mod 1.724,0 mio. kr. pr. 31. december 2012.

Aktiver

Af de samlede aktiver udgjorde anlægsaktiverne 1.178,1 mio. kr. svarende til 68,6 procent. Anlægsaktiverne er faldet med 14,2 mio. kr. i forhold til årets begyndelse.

Omsætningsaktiverne udgjorde 538,7 mio. kr. Underdækning afgifter udgjorde 81,5 mio. kr., hvoraf 39,1 mio. kr. kan henføres til perioden før 1. januar 2012, hvor præstationsordningens første referenceperiode, 2012-2014, begyndte. Underdækning afgifter udgjorde 182,6 mio. kr. ved årets begyndelse. Årets samlede regulering udgjorde 101,1 mio. kr.

Egenkapital

Naviairs egenkapital var pr. 31. december 2013 på 843,6 mio. kr., hvor 600,0 mio. kr. er ansvarlig kapital, og 243,6 mio. kr. er overført resultat.

Ud over den ansvarlige kapital har staten ydet Naviair ansvarlig lånekapital, som pr. 31. december 2013 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 786,6 mio. kr. udgjorde den rentebærende gæld 536,6 mio. kr.

Pengestrømsopgørelse

Årets pengestrøm fra driften før finansielle poster udgjorde 337,2 mio. kr., og pengestrøm fra ordinær drift udgjorde 291,0 mio. kr. Den kortfristede gæld til privat pengeinstitut blev nedbragt med 100,0 mio. kr.

Forventninger til 2014

For 2014 forventes det, at trafikken vil udvise en mindre vækst. Naviairs indtægter forventes dog at udvise et mindre fald. Det er en konsekvens af, at enhedsraterne for 2014 er blevet nedsat.



På grundlag af tidligere gennemført ressourcetilpasning og fortsat fokus på nedbringelse af omkostningerne, har det været muligt at nedsætte enhedsraterne i forhold til tidligere udmeldt, og vi vurderer, at Naviair for 2014 vil opnå et tilfredsstillende resultat. Den akkumulerede underdækning på 224,8 mio. kr., hidrørende fra perioden før 1. januar 2012 og før første referenceperiode, forventes at være fuldt udlig- net ved udgangen af 2014.

Begivenheder efter regnskabsårets udløb

I december 2013 indgik Naviair aftale om – gradvist frem til 2017 – at erhverve i alt 6 procent svarende til ca. 160 mio. kr. af partnerskabet Aireon LLC. Aireon LLC vil i løbet af de kommende år etablere verdens første satellitbaserede globale overvågningssystem til luffarten.

Naviair har 17. januar 2014 stiftet et selskab, Naviair Surveillance A/S, gennem hvilket Naviair vil erhverve kapitalandelen i Aireon LLC.

Den endelige aftale blev indgået 14. februar 2014, hvor første indskud på 67 mio. kr. blev indbetalt.

Resultat opdelt på aktivitetsområder

De to største aktivitetsområder, En route – Danmark og Lokal flyvekontrol 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 aktivitetsområderne, blandt andet gennem tidsregistrering på arbejdsopgaver eller via fordelingsnøgler.

Costbaseregnskab (DKK 1.000)	En route Danmark	En route Grønland	En route Nordatlanten	TNC København	Billund	Øvrige	I alt
Indtægter ¹⁾	721.452	21.755	33.347	201.517	19.861	42.836	1.040.768
NUAC HB indtægter	306.473	760	772	10.870	1.025	1.054	320.954
NUAC HB omkostninger	-310.242	-886	-895	-12.637	-1.192	-1.226	-327.078
NUAC HB nettoresultat	-3.769	-126	-123	-1.767	-167	-172	-6.124
Andre driftsomkostninger ²⁾	-86.170	-13.599	-23.233	-20.916	-1.613	-6.137	-151.668
Personaleomkostninger ³⁾	-368.318	-6.354	-6.531	-111.448	-15.333	-30.645	-538.629
EBITDA	263.195	1.676	3.460	67.386	2.748	5.882	344.346
Afskrivninger	-89.685	-3.274	-2.048	-13.955	-363	-648	-109.972
EBIT	173.511	-1.598	1.412	53.431	2.385	5.234	234.375
Finansielle poster	-62.004	-414	-1.005	-23.544	-133	44.540	-42.560
Resultat ⁴⁾	111.507	-2.012	406	29.887	2.252	49.774	191.815

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

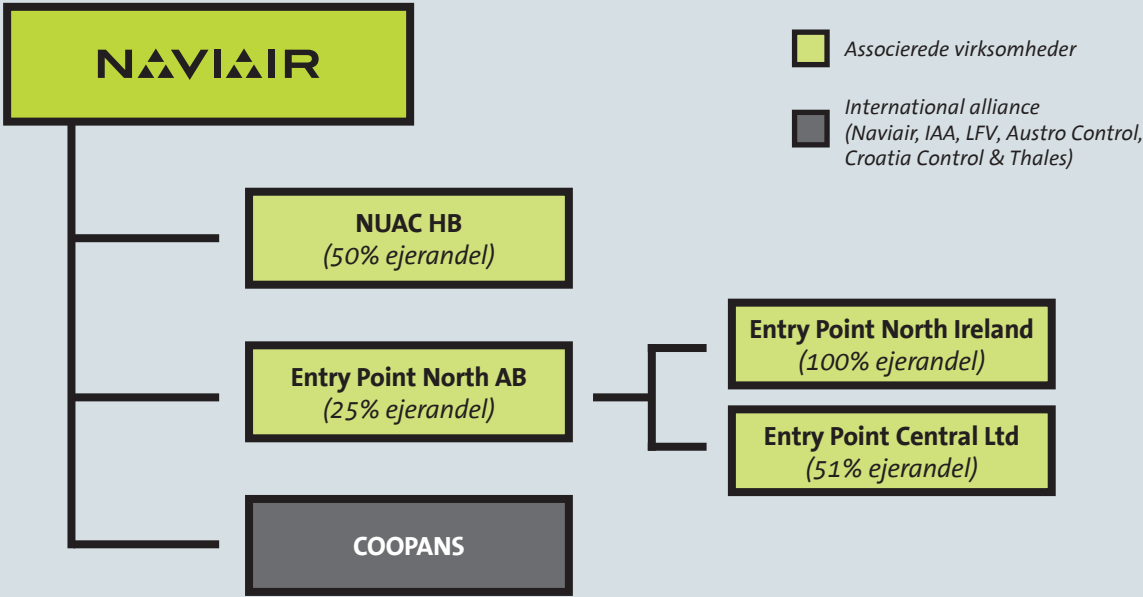
2) Andre eksterne omkostninger ekskl. NUAC HB-omkostninger

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

4) Årets resultat før regulering af over-/underdækning afgifter på -132,3 mio. kr. samt skat på -8,1 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 Sva-
neke Bryghus A/S
Direktør, ABL ApS



Karsten Baagø *
Overflyveleder



Helge Mortensen
Fhv. minister



Næstformand
Michael Fleischer
Fhv. oberst og pilot i
flyvevåbnet



Susanne P. Lorenzen *
Chef Workforce Planning



Johan Ohrt *
Overflyveleder



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



Kurt Thyregod
Administrerende direktør, Ping-
vino ApS. Formand for bestyrel-
sen i Slice Fruit A/S. 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/CFO

Øvrige ledende medarbejdere

Mikael Ericsson

Udviklingsdirektør

Bent Fog

Teknisk direktør

Birger Grevy

Driftsdirektør, Towers

John G. Hansen

HR-direktør

Susanne Isaksen

International direktør

Bo Pedersen

Kommunikationsdirektør

Claus Skjærbæk

Driftsdirektør/COO

Michael Thomsen

Juridisk direktør

Ledespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2013 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 virksomhedens 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 21. marts 2014

I direktionen

Morten Dambæk
Administrerende direktør

Hanne Lund
Økonomidirektør

I bestyrelsen

Anne Birgitte Lundholt
Formand

Karsten Baagø *

Helge Mortensen

Michael Fleischer
Næstformand

Susanne P. Lorenzen *

Johan Ohrt *

Birthe Høegh Rask

Kurt Thyregod

*) Medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer

De uafhængige revisorerers erklæringer

Til bestyrelsen i Naviair og Transportministeriet

Påtegning på årsregnskabet

Vi har revideret årsregnskabet for Naviair for perioden 1. januar - 31. december 2013, 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 2013, samt af resultatet af Naviairs aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2013 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 21. marts 2014

Rigsrevisionen

Lone Strøm
rigsrevisor

/Tina Møllerup Laigaard
kontorchef

Deloitte

Lynge Skovgaard
statsautoriseret revisor

/Ulrik Vassing
statsautoriseret revisor

Anvendt regnskabspraksis

22R OUTBOUND
DT C/S TYPE 4

DLH6CN

SWR128T K3 A8

Svana

Årsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair for 2013 er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for regnskabsklasse D.

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

Årsrapporten for 2013 er aflagt i DKK 1.000.

Årets resultat i 2013 er reduceret med 132,3 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 terminalaktiviteter 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.

RYR9504 MM

370 424

MMD6671 E n C56X M 1220

079 ↑ 227 250 L_E 390

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 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 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 fastprisaftale) 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

Resultatopgørelse 1. januar - 31. december			
<i>(DKK 1.000)</i>	Note	2013	2012
Nettoomsætning	1	1.036.260	958.719
Regulering af over-/underdækning afgifter	13	-132.337	-42.081
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	2	15.510	20.465
Andre driftsindtægter	3	325.462	202.413
Ordinære driftsindtægter i alt		1.244.895	1.139.516
Andre eksterne omkostninger	4	-471.428	-370.230
Personaleomkostninger	5	-561.457	-562.983
Af- og nedskrivninger	6	-109.972	-104.762
Resultat før finansielle poster		102.038	101.541
Finansielle indtægter	7	6.017	605
Finansielle omkostninger	8	-48.577	-45.135
Resultat før skat		59.478	57.011
Skat af årets resultat	9	-8.084	-14.304
Årets resultat		51.394	42.707
Forslag til resultatdisponering			
<i>(DKK 1.000)</i>			
Overført resultat		51.394	42.707
		51.394	42.707

Balance

Aktiver (DKK 1.000)	Note	31.12.2013	31.12.2012
Software		5.177	6.433
Immaterielle anlægsaktiver under udførelse		0	511
Immaterielle anlægsaktiver	10	5.177	6.944
Grunde og bygninger		262.021	266.385
Produktionsanlæg og maskiner		847.117	839.064
Inventar og IT-udstyr		6.629	8.955
Transportmateriel		1.709	1.466
Materielle anlægsaktiver under udførelse		55.387	69.424
Materielle anlægsaktiver	11	1.172.863	1.185.294
Kapitalandele i associerede virksomheder	12	79	79
Finansielle anlægsaktiver		79	79
Anlægsaktiver		1.178.119	1.192.317
Underdækning afgifter	13	81.482	182.579
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	14	162.968	147.247
Tilgodehavende hos associerede virksomheder		55.389	58.794
Andre tilgodehavender	15	9.547	10.126
Periodeafgrænsningsposter	16	33.006	35.667
Tilgodehavender		342.392	434.413
Likvide beholdninger		196.352	97.313
Omsætningsaktiver		538.744	531.726
Aktiver		1.716.863	1.724.043



Passiver (DKK 1.000)	Note	31.12.2013	31.12.2012
Ansvarlig kapital		600.000	600.000
Overført resultat		243.599	192.205
Egenkapital		843.599	792.205
Udskudt skat	17	37.368	34.865
Overdækning afgifter	13	49.292	18.052
Hensatte forpligtelser		86.660	52.917
Ansvarlig lånekapital	18	536.600	536.600
Langfristede gældsforpligtelser		536.600	536.600
Kreditinstitutter	19	0	100.000
Leverandører af varer og tjenesteydelser		34.663	70.120
Gæld til associerede virksomheder		53.351	26.988
Anden gæld	20	140.328	135.534
Periodeafgrænsningsposter		21.662	9.679
Kortfristede gældsforpligtelser		250.004	342.321
Gældsforpligtelser		786.604	878.921
Passiver		1.716.863	1.724.043

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 2013	600.000	192.205	792.205
Årets resultat	0	51.394	51.394
Egenkapital 31. december 2013	600.000	243.599	843.599
<i>Der er ikke sket ændringer til den ansvarlige kapital siden 1. januar 2010.</i>			



Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelse 1. januar - 31. december			
(DKK 1.000)	Note	2013	2012
Årets resultat		51.394	42.707
Reguleringer	25	160.616	163.596
Ændring i driftskapital	26	125.144	62.012
Pengestrømme fra drift før finansielle poster		337.154	268.315
Renteindbetalinger og lignende		6.017	605
Renteudbetalinger og lignende		-52.168	-53.264
Pengestrømme fra ordinær drift		291.003	215.656
Betalt selskabsskat		0	0
Pengestrømme fra driftsaktivitet		291.003	215.656
Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver		-91.964	-95.057
Pengestrømme fra investeringsaktivitet		-91.964	-95.057
Afdrag på gæld til kreditinstitutter		-100.000	-50.000
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet		-100.000	-50.000
Årets pengestrøm		99.039	70.599
Likvider primo		97.313	26.714
Likvider ultimo		196.352	97.313

Noter

Note 1-4

1	Nettoomsætning (DKK 1.000)	2013	2012
	En route – Danmark, afgifter	702.380	636.410
	TNC København, afgifter	200.519	194.883
	Provinslufthavne	46.384	43.270
	Nordatlanten, afgifter	32.990	30.925
	Statsfinansierede områder	33.470	32.328
	Salg af varer og tjenesteydelser i øvrigt	20.517	20.903
		1.036.260	958.719

2	Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver (DKK 1.000)	2013	2012
	Aktiveret direkte løn	14.184	18.794
	Aktiverede indirekte produktionsomkostninger	1.326	1.671
		15.510	20.465

3	Andre driftsindtægter (DKK 1.000)	2013	2012
	Ydelser leveret til NUAC HB iht. leveringskontrakt	320.954	196.532
	Andre driftsindtægter	4.508	5.881
		325.462	202.413

4	Andre eksterne omkostninger (DKK 1.000)	2013	2012
	Ydelser leveret fra NUAC HB iht. leveringskontrakt	319.760	203.084
	Trafikstyrelsen tilsynsgebyr	5.612	10.280
	Øvrige omkostninger	146.056	156.866
		471.428	370.230



Note 5-7

5	Personaleomkostninger (DKK 1.000)	2013	2012
	Løn og gager	479.368	481.624
	Pensioner	79.509	80.756
	Andre omkostninger til social sikring	2.580	603
		561.457	562.983
	Herudaf udgør vederlag til direktion og bestyrelse:		
	Løn til direktion *	2.387	3.345
	Pension til direktion	411	500
	Bestyrelshonorar **	1.133	1.200
		3.931	5.045
	* 2013 CEO og CFO, 2012 CEO, CFO og COO		
	** Formand 300 TDKK, næstformand 200 TDKK og øvrige medlemmer 100 TDKK.		
	Gennemsnitligt antal beskæftigede medarbejdere	667	688

6	Af- og nedskrivninger (DKK 1.000)	2013	2012
	Software	2.369	6.893
	Grunde og bygninger	15.596	15.800
	Produktionsanlæg og maskiner	86.680	76.800
	Inventar og IT-udstyr	4.627	4.548
	Transportmateriel	700	721
		109.972	104.762

7	Finansielle indtægter (DKK 1.000)	2013	2012
	Valutakursgevinster	859	333
	Renteindtægter	203	272
	Udbytte fra associerede virksomheder	4.955	0
		6.017	605

Note 8-10

8	Finansielle omkostninger (DKK 1.000)	2013	2012
	Valutakurstab	1.074	719
	Renteomkostninger	51.094	52.544
	Ikke-fradragsberettigede renter og procenttillæg	218	0
	Aktivering af byggerenter	-3.809	-8.128
		48.577	45.135

9	Skat af årets resultat (DKK 1.000)	2013	2012
	Årets aktuelle skat	5.581	0
	Ændring af udskudt skat	2.503	14.304
		8.084	14.304

10	Immaterielle anlægsaktiver (DKK 1.000)	Software	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
	Kostpris 1. januar	14.479	511	14.990
	Tilgang i årets løb	602	0	602
	Afgang i årets løb	-604	0	-604
	Overførsler	511	-511	0
	Kostpris 31. december	14.988	0	14.988
	Af- og nedskrivninger 1. januar	8.046	0	8.046
	Årets afskrivninger	2.369	0	2.369
	Årets nedskrivninger på udrangerede aktiver	0	0	0
	Afgang i årets løb	-604	0	-604
	Af- og nedskrivninger 31. december	9.811	0	9.811
	Regnskabsmæssig værdi 31. december	5.177	0	5.177

Note 11-12

11 Materielle anlægsaktiver (DKK 1.000)	Grunde og bygninger	Produktionsanlæg og maskiner	Inventar og IT-udstyr	Transportmateriel	Materielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
Kostpris 1. januar	541.874	1.365.490	21.659	6.769	69.424	2.005.216
Tilgang i årets løb	3.200	58.280	1.392	943	31.357	95.172
Afgang i årets løb	0	-3.958	-1.812	-444	0	-6.214
Overførsler	8.032	36.453	909	0	-45.394	0
Kostpris 31. december	553.106	1.456.265	22.148	7.268	55.387	2.094.174
Af- og nedskrivninger 1. januar	275.489	526.426	12.704	5.303	0	819.922
Årets afskrivninger	15.596	86.267	4.627	700	0	107.190
Årets nedskrivninger på udrangerede aktiver	0	413	0	0	0	413
Afgang i årets løb	0	-3.958	-1.812	-444	0	-6.214
Af- og nedskrivninger 31. december	291.085	609.148	15.519	5.559	0	921.311
Regnskabsmæssig værdi 31. december	262.021	847.117	6.629	1.709	55.387	1.172.863
Heraf aktiverede finansieringsomkostninger	54	37.535	0	0	1.758	39.347

Med undtagelse af enkelte bygninger til en samlet bogført værdi på 6,7 mio. kr. ultimo 2013, 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 157,1 mio. kr. ultimo 2013 af bygninger på lejet grund. Herunder hele Naviairhuset med kontrolcentral, simulatorbygninger og administration placeret i Maglebylille, samt kontrolltårnet i Københavns Lufthavn, Kastrup. Alle disse bygninger er placeret på grund tilhørende Københavns Lufthavne A/S.

12 Kapitalandele i associerede virksomheder (DKK 1.000)	31.12.2013	31.12.2012
Kostpris 1. januar	79	79
Kostpris 31. december	79	79

Kapitalandele i associerede virksomheder specificeres således: (SEK 1.000)	Resultat 2013	Egenkapital 31.12.2013
Entry Point North AB, Malmö-Sturup, ejerandel 25 %	4.728	24.960
NUAC HB, Malmö, ejerandel 50 %	-317	161
	4.411	25.121



Note 13-16

13	Over-/underdækning afgifter (DKK 1.000)	En route før præstationsordning	En route efter præstationsordning	Tårnkontrol	I alt
	Underdækning afgifter 1. januar	147.500	34.200	879	182.579
	Årets regulering	-108.404	7.952	-645	-101.097
	Underdækning afgifter 31. december	39.096	42.152	234	81.482
	Heraf forventes opkrævet inden for 1 år	39.096	9.986	0	49.082
	Overdækning afgifter 1. januar	0	0	18.052	18.052
	Årets regulering	0	0	31.240	31.240
	Overdækning afgifter 31. december	0	0	49.292	49.292
	Årets samlede regulering	-108.404	7.952	-31.885	-132.337

14	Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser (DKK 1.000)	31.12.2013	31.12.2012
	Tilgodehavender fra salg af varer og tjenesteydelser, brutto	177.148	161.018
	Hensættelse til imødegåelse af forventet tab	-14.180	-13.771
		162.968	147.247

15	Andre tilgodehavender (DKK 1.000)	31.12.2013	31.12.2012
	Moms og afgifter	0	1.235
	Øvrige tilgodehavender	9.547	8.891
		9.547	10.126

16	Periodeafgrænsningsposter (DKK 1.000)	31.12.2013	31.12.2012
	Forudbetalt løn	29.170	28.129
	Øvrige periodeafgrænsningsposter	3.836	7.538
		33.006	35.667



Note 17-20

17 Udskudt skat (DKK 1.000)	31.12.2013	31.12.2012
Udskudt skat hviler på følgende poster:		
Materielle anlægsaktiver	42.291	15.590
Over-/underdækning afgifter	7.082	41.132
Fremførbart skattemæssigt underskud	-12.005	-21.857
	37.368	34.865
<i>Udskudt skat pr. 31. december 2013 er afsat med 22 % svarende til den forventede skattesats på tidspunktet for realisering af den udskudte skat.</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)	31.12.2013	31.12.2012
Gældsforpligtelserne til kreditinstitutter forfalder efter denne orden:		
Inden for 1 år	0	100.000
Mellem 1 og 5 år	0	0
Efter 5 år	0	0
	0	100.000

20 Anden gæld (DKK 1.000)	31.12.2013	31.12.2012
Skyldige feriepenge	84.650	86.024
Skyldig løn, A-skat, sociale bidrag m.m.	40.537	38.629
Skyldig selskabsskat	5.799	0
Moms og afgifter	1.100	0
Øvrig gæld	8.242	10.881
	140.328	135.534

Note 21-23

21	Honorar til revisorer (DKK 1.000)	2013	2012
	Deloitte, lovpligtig revision	360	382
	Deloitte, rådgivningsydelser	102	106
	Deloitte, andre erklæringer med sikkerhed	45	60
	Rigsrevisionen, lovpligtig revision	378	374
		885	922

22 Eventualforpligtelser

Der påhviler Naviair en forpligtelse på maksimalt 1,2 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 designing 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 100 mio. kr. Den resterende betalingsforpligtelse i henhold til disse kontrakter udgør i størrelsesordenen 30 mio. kr.

Herudover har Naviair indgået længerevarende kontrakter om drift og vedligehold af Naviairs bygningsinstallationer, ATM-systemer og øvrige systemer (drift) i størrelsesordenen 45 mio. kr.

Naviair er indtrådt som medejer i Aireon LLC, USA og vil frem til 2017 gradvist erhverve i alt 6 procent af ejerandelene, svarende til et samlet indskud på ca. 160 mio. kr. Af det samlede indskud har Naviair i februar 2014 erlagt ca. 68 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 bestyrelse og direktion henvises til note 5.</i>	

25	Pengestrømsopgørelse – reguleringer (DKK 1.000)	2013	2012
	Finansielle indtægter	-6.017	-605
	Finansielle omkostninger	48.577	45.135
	Af- og nedskrivninger	109.972	104.762
	Skat af årets resultat	8.084	14.304
		160.616	163.596

26	Pengestrømsopgørelse – ændring i driftskapital (DKK 1.000)	2013	2012
	Ændring i tilgodehavender	92.022	29.436
	Ændring i hensatte forpligtelser	31.240	-150
	Ændring i kortfristede gældsforpligtelser	1.882	32.726
		125.144	62.012

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
ENAV:	ANSP Italien
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
Nav Canada:	ANSP Canada
NUAC:	Nordic Unified Air traffic Control. NUAC er et fælles-ejet svensk handelsbolag under LFV og Naviair, der siden 2012 har stået for driften af de tre kontrolcentre 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

*Årsrapport 2013 er udgivet
af Naviair i april 2014.*

Billeder:

*Bestyrelsen: Carsten Thamdrup Lund
og Jan Eliassen.*

*Øvrige billeder er digitale screenshots
fra de videofilm, der danner grundlag
for Naviairs videopræsentationer. De kan
ses på www.youtube.com/naviairTV.
Fotograf: Christian Alsing*

*Årsrapporten kan hentes
på www.naviair.dk*

 *@naviair*

