



Bæredygtighedsrapport 2023

Rapportens indhold

Bæredygtighedsrapporten beskriver Naviairs påvirkning af det eksterne miljø og foranstaltninger til forebyggelse, reduktion og afhjælpning af skader herpå. Rapporten indeholder oplysninger om virksomhedens miljøforhold, sociale forhold, personaleforhold, herunder mangfoldighed, forhold vedrørende respekt for menneskerettigheder, bekæmpelse af korrupsion og bestikkelse.

Naviairs bæredygtighedsrapport 2023 udgør en del af Naviairs ledelsesberetning for 2023 i sin egenskab af redegørelse for samfundsansvar, jf. årsregnskabslovens § 99 a og redegørelse for mangfoldighed i ledelsen, jf. § 107 d.

Oversigt over rapportens hovedafsnit:

| | |
|---|----|
| Politik for samfundsansvar | 5 |
| Naviairs bidrag til en mere bæredygtig luftfartsbranche | 7 |
| Naviairs direkte klimapåvirkning | 10 |
| Et Naviair i balance | 15 |
| Antikorrupsion og bestikkelse | 17 |
| Respekt for menneskerettigheder | 17 |
| Naviairs ESG-nøgletal | 18 |
| EU-taksonomi-rapportering | 21 |

Bæredygtighedsrapport 2023
- udgivet april 2024

Hent rapporten på:
www.naviair.dk/ar



5

Politik for samfundsansvar



7

Mere bæredygtig luftfart



10

Naviairs direkte klimapåvirkning



15

Sociale forhold



Naviair arbejder for at fremme bæredygtig luftfart

Luftfarten er med til at binde Danmark sammen – og binde Danmark sammen med verden. Luftfart er en nødvendig transportform, der understøtter gode erhvervsrelationer, knytter familier sammen og fremmer turisme. I fremtiden skal vi fortsat kunne flyve ud i verden og hjem igen, og det skal være så bæredygtigt som muligt.

Luftfarten arbejder mod et mål om at være klimaneutral i 2050. Naviair bidrager til målet gennem sikker og effektiv lufttrafikstyring. Naviairs målsætning er gennem vores ydelser at give luftfartsselskaberne det miljømæssigt bedste valg uden at gå på kompromis med sikkerheden. Med andre ord arbejder Naviair for, at luftfartsselskaberne kan flyve deres mest direkte rute.

Grundet Naviairs driftsudfordringer i Københavns Lufthavn i foråret og første del af sommeren 2023, indfrier Naviair ikke EU's miljømål for 2023 om flyveeffektivitet, om end Naviair indtager en tredjeplads blandt EUROCONTROLS 41 medlemslande i forhold til at sikre fly den mest direkte rute. I 2023 er det samlede antal fløjne kilometer i dansk luftrum fløjet med 98,6 pct. effektivitet sammenholdt med den mest direkte rute.

Miljømål om lavere klimapåvirkning fra luftfarten bliver et centralt element i EU's præstationsordning, hvor Naviairs mål og indtægtsgrundlag for perioden 2025-2029 (referenceperiode 4) skal fastlægges. Det afgørende er, at Naviair har det nødvendige antal flyveledere, så flytrafikken kan afvikles så effektivt som muligt og klimapåvirkning kan begrænses mest muligt.

Naviair arbejder også målrettet for reduktion af Naviairs egen direkte CO₂-udledning via drift og vedligehold af bygninger og andet materiel.

I 2023 har Naviair igangsat etablering af flere solceller på taget af Naviairs bygninger. Initiativet er en af de investeringer, der frem mod 2030 reducerer Naviairs CO₂-udledning fra egen drift med 70 pct. Bæredygtighedsindsatsen i Naviair omfatter også et udvidet socialt ansvar og fokus på at øge andelen af det underrepræsenterede køn og understøtte mangfoldighed og diversitet i hele Naviair.

I rapporten kan du læse mere om, hvordan Naviair bidrager til en bæredygtig luftfartsbranche, og hvilke initiativer Naviair arbejder med for at reducere klimapåvirkning, og mere bredt understøtter bæredygtighed både i forhold til miljø og sociale forhold.



Vores forretning

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

Naviairs hovedaktivitet er lufttrafiktjeneste. Lufttrafiktjenesten skal sikre, at flyvning i dansk luftrum – og ved danske lufthavne – kan gennemføres på en sikker og effektiv måde. Det sker blandt andet ved at udstede instruktioner og informationer til luftfartøjerne med det grundlæggende formål at forhindre sammenstød.

Naviair er en del af luftfarten og luftfartens værdikæde. Navi-air forvalter det danske luftrum ud fra princippet om, at det er tilgængeligt for alle brugere og søger at imødekomme såvel kommercielle, som statslige og private brugeres behov.

Naviair arbejder målrettet for at luftfartøjer kan flyve så effektivt som muligt ved fx at de i videst muligt omfang har mulighed for at flyve deres foretrukne rute. Dog kan tilgængeligheden periodisk begrænses for nogle brugere som følge af vejrforhold, trafik eller for at prioritere fx militære operationer eller lign.

Lufttrafiktjenesten understøttes af en bred palette af teknisk udstyr, som tæller både jordbaseret radar- og navigationsudstyr, satellitnavigation, telekommunikationssystemer, samt den vitale tekniske del af Air Traffic Management systemet, som understøtter lufttrafiktjenestens arbejde direkte. Således udgør en væsentlig del af Naviairs aktiviteter også drift og vedligehold af teknisk udstyr og bygninger.

Til at understøtte forretningen har Naviair en række administrative funktioner knyttet til økonomi, indkøb, HR, stab og ledelse.

Naviair har aktiviteter og lokationer i både Danmark, på Færøerne og i Grønland.



Væsentligste miljømæssige og sociale risici som følge af Naviairs forretning

Som følge af Naviair forretning er de væsentligste risici forbundet med klimapåvirkning, sociale forhold, personaleforhold og forhold vedrørende respekt for menneskerettigheder, bekæmpelse af korruption og bestikkelse følgende:

| | Intern/direkte påvirkning | Ekstern/indirekte påvirkning |
|-------------|---|---|
| Environment | <ul style="list-style-type: none">• CO₂ udledning fra Naviairs køretøjer og driftsanlæg• Affald | <ul style="list-style-type: none">• Udledning af CO₂ som følge af ikke optimal flyverute for luftfartøjer• CO₂ udledning via den energi, som Naviair køber hos eksterne leverandører• Miljøpåvirkning via de varer/leverandører, som Naviair køber/anvender |
| Social | <ul style="list-style-type: none">• Arbejdsmiljø og trivsel | <ul style="list-style-type: none">• Overholdelse af menneskerettigheder i leverandørernes værdikæder |
| Governance | <ul style="list-style-type: none">• Overblik og styring | <ul style="list-style-type: none">• Undgå bestikkelse og korruption gennem leverandører |

Her kan du læse mere om hvordan de enkelte risici håndteres:

Arbejdet med at nedbringe udledning af CO₂ som følge af ikke-optimale flyveruter beskrives i afsnittet om en mere bæredygtig luftbranche på side 7. Håndteringen af øvrige miljømæssige forhold beskrives i afsnittet om Naviairs direkte klimapåvirkning på side 10.

Indsatsen vedr. arbejdsmiljø og trivsel redegøres for i afsnittet om et Naviair i balance på side 15, mens forhold for vedrørende respekt for menneskerettigheder og bekæmpelse af korruption og bestikkelse beskrives på side 17.

Overblik og styring er bl.a. sikret gennem organiseringen af arbejdet, som beskrives på side 6.

Naviairs politik for samfundsansvar

De overordnede rammer for Naviairs arbejde med samfundsansvar, miljø, sociale og governance er beskrevet i Naviairs politik for samfundsansvar. Politikken beskriver og danner rammen for, hvordan Naviair udviser samfundsansvarlig adfærd inden for en række materielle områder, herunder samarbejde, miljø, bæredygtighed, mangfoldighed, kønsligestilling, socialt ansvar, menneskerettigheder og antikorrupsion.

Naviairs politik for samfundsansvar er vedtaget af Naviairs bestyrelse. Politikken rammesætter, hvordan alle i Naviair – medarbejdere, ledelse og bestyrelse – i enhver sammenhæng forudsættes at optræde ansvarligt over for samfund, kunder, samarbejdspartnere, leverandører og kollegaer.

Naviair arbejder for at:

- medvirke til at indfri luftfartens målsætning om at være CO₂-neutral i 2050 og
- understøtte FN's verdensmål for mere bæredygtig udvikling med fokus på de mål, hvor Naviair kan gøre størst forskel, herunder:
 - > samarbejde med kunder og partnere om klima- og miljøtiltag, som kan medvirke til at reducere luftfartens miljø- og klimapåvirkninger både nationalt og internationalt samt i Naviairs daglige drift
 - > indrette Naviair som en bæredygtig virksomhed, hvor der stilles høje miljøkrav
 - > introducere principper fra cirkulær økonomi for at mindske Naviairs ressourceforbrug

- > fokusere på en bæredygtig omstilling inden for indkøb, leverandørstyring og en høj forretningsetik
- > stille krav til leverandører om respekt for menneske- og arbejdstagerrettigheder
- > arbejde systematisk med at opnå målene under anvendelse af et miljøledelsessystem
- > forpligte sig til en nultolerancepolitik i forhold til bestikkelse og korruption af enhver art, hvilket betyder, at Naviairs medarbejdere, samarbejdspartnere og leverandører skal overholde alle gældende love og følge Best Practices om bekæmpelse af bestikkelse og korruption, og at Naviair skal anvende tilgængelige forpligtende instrumenter til at opnå dette
- > fastholde et godt arbejdsmiljø og skabe gode vilkår for trivsel og udvikling af medarbejderne

- > sikre et særligt fokus på det underrepræsenterede køn ved rekruttering og udvikling/udnævnelse af nye ledere
- > sikre et særligt fokus på at give socialt udsatte adgang til arbejdsmarkedet

I de følgende afsnit redegøres for, hvordan Naviair omsætter sin politik for samfundsansvar til handlinger. Ligeledes gives en vurdering af, hvilke resultater der er opnået som følge af Naviairs arbejde med samfundsansvar i 2023 samt Naviairs forventninger til arbejdet fremover.

Organisering af arbejdet

Til at fremme koordinering, udvikling og implementering af miljø- og bæredygtighedsinitiativer på tværs af Naviair er nedsat en Sustainability Committee, hvor Naviairs direktion og nøglemedarbejdere på området er repræsenteret. Komiteen har til opgave at:

- sikre, at der løbende identificeres bæredygtighedsinitiativer i Naviair
- sikre, at der arbejdes aktivt og målrettet mod at understøtte FN's verdensmål
- sikre gennemførelsen af bæredygtighedsinitiativer- og projekter i Naviair
- vurdere risici og investeringsanalyser
- overveje ressourceimplikationer af alle bæredygtighedsinitiativer

Nye standarder for bæredygtighedsrapportering (CSRD) er gældende for Naviair fra 2024. Direktionen har udpeget Chief Financial Officer (CFO) som ansvarlig direktør for implementeringen. Samtidig har Naviair dedikeret et årsværk til en tovholderfunktion. Sustainability Committee følger implementeringen og bidrager til en bred forankring i organisationen.

Sustainability Committee mødes 4-6 gange om året. Ekstraordinære møder indkaldes efter behov.

Til at understøtte Sustainability Committee er der nedsat arbejdsgrupper, som er organiseret i tre spor: "Vores Planet", "Vores Samfund" og "Vores Liv". Arbejdsgrupperne har afsæt i, og er inspireret af, FN's verdensmål for en mere økonomisk, social, miljørigtig og bæredygtig verden.

"Vores planet"

arbejder med at reducere Naviairs egen CO₂-udledning gennem energioptimering i Naviair, genbrug og genanvendelse samt mere bæredygtigt indkøb og forbrug. (Verdensmål 7 "Bæredygtig energi", verdensmål 12 "Ansvarligt forbrug og produktion" og verdensmål 13 "Klimaindsats")

"Vores samfund"

arbejder med Naviairs bidrag til bæredygtig omstilling af luftfarten gennem optimering af infrastruktur, tilgængelighed og operationelle koncepter. (Verdensmål 9 "Industri, innovation og infrastruktur" og verdensmål 13 "Klimaindsats")

"Vores liv"

arbejder med trivsel, sundhed, mangfoldighed, ligestilling samt inklusion og socialt ansvar. (Verdensmål 3 "Sundhed og trivsel", verdensmål 5 "Ligestilling mellem kønnene" og verdensmål 8 "Anstændige jobs og økonomisk vækst")



Naviairs bidrag til en mere bæredygtig luftbranche

I den daglige drift, og gennem samarbejde med kunder og partnere, vil Naviair både nationalt og internationalt medvirke til at indfri luftfartens målsætning om at være CO₂-neutral i 2050.

Naviair er en del af luftfartens værdikæde. Flyveledelse kan have en påvirkning på luftfartsselskabernes brændstofforbrug ved at anvise effektive flyveveje, hvorfor Naviair hele tiden optimerer flyvekontrollen, så kunderne får mulighed for at flyve sikkert og mere miljørigtigt på én og samme tid.

Sikkerhed kommer altid først og koncepterne for flyveledelse er derfor underlagt betydelige procedurekrav. Indenfor de givne rammer og med udgangspunkt i Dansk Luftfarts Klimaplan, Regeringens Klimaplan samt EUROCONTROL's og International Air Transport Association's (IATA) fælles Flight Efficiency Plan arbejder Naviair med at udvikle og sikre en fleksibel brug af luftrummet gennem:

- Korte ruter, direkte ruteføring mod destinationen og brændstoføkonomiske flyvehøjder
- Minimal ventetid på jorden med motorer i drift gennem effektiv trafikafvikling på lufthavnene
- Mulighed for brændstofbesparende indflyvninger til lufthavne hvor Naviair leverer kontroltjeneste

RP3 miljøkrav og målopfyldelse

Naviair er omfattet af en række krav fra EU, der fastlægges for fem år ad gangen i de såkaldte referenceperioder. For hver referenceperiode aftales der specifikke krav til luftfarten. Naviair er underlagt blandt andet miljøkrav til trafikafviklingen i dansk luftrum.

I referenceperiode 3 (RP3), der løber fra 2020 til 2024, er der fastsat miljømål for "Horizontal flight efficiency", som er et udtryk for, hvor direkte luftfartøjer flyver og dermed graden af miljøpåvirkning i form af CO₂ udledning fra luftfartøjer:

- Mål for horizontal flight efficiency i dansk luftrum er maksimalt 1,14 pct. afvigelse mellem længden af flyenes faktiske fløjne rute sammenholdt med længden af den mest direkte rute.

Det er et ambitiøst mål, der overordnet set afspejler forventede afvigelser som følge af vejrforhold, tæt trafik i et område eller restriktioner som følge af militære øvelser.

I 2023 er Naviairs horisontal flight efficiency på 1,44 pct. afvigelse af flyenes faktiske fløjne rute fra den mest direkte rute gennem dansk luftrum. Med andre ord er det samlede antal kilometer fløjet i dansk luftrum fløjet med 98,56 pct. effektivitet i forhold til den mest direkte rute.

Resultatet skal ses i sammenhæng med Naviairs driftsudfordringer i Københavns Lufthavn i foråret og første del af sommeren 2023, hvor trafikken blev afviklet med brug af bl.a. "holding", hvor fly der allerede er i luften, holdes i luften. På trods af at Naviair ikke lever op til kravet i RP3 i 2023, indtager Danmark alligevel en tredjeplads blandt EUROCONTROLs 41 medlemslande med hensyn til at sikre fly den mest direkte rute i dansk luftrum.

I 2023-2024 pågår forhandlinger om RP4, der vil gælde i perioden 2025 til 2029. Miljøkrav forventes at få en styrket opmærksomhed i RP4, hvorfor det er afgørende at RP4 understøtter et tilstrækkeligt antal flyveledere, så forsinkelser og "holding" undgås.



Brændstofreducerende indsatsområder

I samarbejde med lufthavne og luftfartsselskaber arbejder Naviair løbende på at minimere klimabelastningen ved at etablere flyveledelsesprocedurer, der tilgodeser lufthavnens kapacitet og luftfartsselskabernes ønsker til flyveplanlægning for at minimere deres brændstofforbrug.

Start- og landinger i Københavns Lufthavn

I samarbejde med Københavns Lufthavn blev der i slutningen af 2022 indført nye procedurer for start og landinger. Den nye procedure er baseret på "Performance Based Navigation" (PBN).

Med de nye procedurer kan flyene forblive længere i den højde, hvor de flyver mest økonomisk, inden de påbegynder nedstigning til Københavns lufthavn. Flyene kan samtidig foretage nedstigningen uafbrudt ved "tomgang" uden at flade ud i vandret højde undervejs, det såkaldte "level flight". Uafbrudt nedstigning reducerer brugen af motorer og sparer brændstof.

For afgang gælder det samme princip. Ved take-off kan flyet stige uafbrudt til den ønskede flyvehøjde, hvilket også er kendt som "Continuous Climb Operations". Performance Based Navigation kan anvendes af fly, der har et moderne satellit-baseret navigationssystem ombord.

Naviairs erfaring er, at der er taget godt imod den nye procedure og implementeringen af Performance Based Navigation er godt i gang.

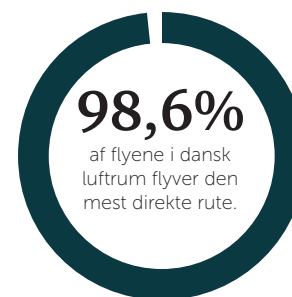
I 2023 fløj 85,4 pct. af de afgående fly fra Københavns Lufthavn således direkte til den ønskede flyvehøjde i én lang kontinuerlig stigning, hvilket betyder, at de opnåede en mere brændstofbesparende start. Andelen af ankomne fly til Københavns Lufthavn, der havde en uafbrudt nedstigning til lufthavnen, var 46,1 pct.

Til trods for implementeringen af Performance Based Navigation, er andelen af ankomende luftfartøjer med uafbrudt nedstigning ikke øget i 2023, hvilket skal ses i en sammenhæng med stigende trafik. Jo tættere trafik, jo højere grad af lufttrafikstyring, hvilket kan medføre, at det er nødvendigt at holde et luftfartøj i "level flight" for smidig afvikling af trafikken.

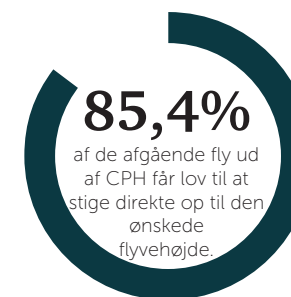
Forskellen i anvendelsesgraden af "Continuous Climb" og "Continuous Decent" skal ses i sammenhæng med, at kontinuerlige stigninger prioriteres over kontinuerlige nedstigninger. Nedstigninger bruger i forvejen mindre brændstof, hvorfor den brændstofbesparende miljøeffekt er størst ved kontinuerlig opstigning.

I 2024 vil Naviair arbejde videre med implementering af Performance Based Navigation i det daglige samarbejde mellem flyveledere og piloter. I 2024 udvides proceduren til også at omfatte "finalen", som er den allersidste del af indflyvningen. Udvidelsen vil yderligere øge anvendeligheden af Performance Based Navigation for starter og landinger i Københavns Lufthavn.

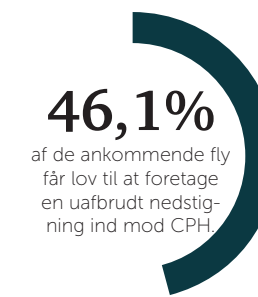
"Cleared Direct"



"Continuous Climb"



"Continuous Descent"



"Level flight – departure"



13,1 sekunder er den tid, som et afgående fly ud af København flyver i "level flight" på vej mod ønsket flyvehøjde.

"Level flight – arrival"



65,4 sekunder er den tid, som et ankomende fly på vej ind mod landing i København flyver i "level flight".

Internationalt samarbejde om miljø

Naviair arbejder også på at etablere brændstofbesparende flyveledelsesprocedurer, der går på tværs af luftrumsgrensener. Det foregår blandt andet i regi af EUROCONTROL og den civile lufttrafikstyrings brancheorganisation CANSO. Naviair deltager aktivt i fx Environmental Working Group, der udvikler og arbejder med nye koncepter inden for bæredygtig trafikafvikling på tværs af europæiske landegrænser.

Naviair er også en aktiv part i Borealis-samarbejdet, som fokuserer på miljømæssige emner til gavn for luftfarten og samfundet generelt. Borealis er et samarbejde mellem flyvesikringstjenesterne i Danmark, Sverige, Norge, Finland, Estland, Letland, UK, Irland og Island.

I regi af Borealis arbejdes bl.a. med fri planlægning af flyvevej. Frit valg af flyvevej giver luftfartsselskaberne bedre mulighed for at optimere deres flyveveje, så de får den korteste flyvetid og mindst muligt brændstofforbrug.

Allerede i 2011 indførte Naviair sammen med den svenske lufttrafikservice LFV frit valg af flyvevej, så luftfartsselskaberne har mulighed for selv at bestemme deres flyvevej

gennem luftrummet i det dansk-svenske luftrum. I 2021 blev hele det nordeuropæiske område omfattet. I regi af Borealis arbejdes med at udvide området med til et større område, så luftfartsselskaberne i videst muligt omfang kan flyve den mest direkte rute gennem flere luftrum.

Reduktion af kondensstriber

Naviair deltager i et udviklings- og forsøgsprojekt vedr. miljøeffekten af "contrails" - på dansk "kondensstriber". Projektet går under navnet CONCERTO.

Projektet er finansieret af SESAR 3, som er et offentligt-privat partnerskab, der støtter forskning og udvikling inden for luftfarten. Det er et samarbejdsprojekt, hvor bl.a. forskningsinstitutioner, flyvesikringstjenester og flyveplansleverandører indgår. Virksomheden Thales, som bl.a. leverer digitale løsninger til luftfart, driver projektet og står for en stor del af teknologiudviklingen.

Naviair bidrager med ekspertise og kommer med faglige input i udviklingen af systemet. Når systemet er parat til test, vil Naviair deltage i praktiske test af systemet.

Tesen om kondensstriber

Når udstødningen fra flymotorer blandes med kold luft højt oppe i atmosfæren, vil der under særlige omstændigheder dannes striber af skyer. Kondensstriberne kan have både positiv og negativ klimaeffekt, fordi de dels (positivt) skærmer jorden mod solens strålevarme og dels (negativt) reflekterer jordens egen varmestråling tilbage til jorden. Den største negative klimaeffekt er typisk om natten, hvor jorden afgiver meget varme, mens der ingen solstråling er at skærme for.

Tesen er, at størstedelen af luftfartens samlede negative klimaaftryk er klimaeffekter, afledt af kondensstriber.

Projektet CONCERTO undersøger, om man kan forudsige hvor og hvornår, der opstår kondensstriber og undersøge, om negativ klimaeffekt reduceres ved at dirigere flyene henover, under eller uden om et givent område. Kun i 4-6 pct. af alle flyvninger på verdensplan dannes kondensstriber med negativ klimaeffekt. Det er således relativt få flyvninger, som skal ændre flyvevej for at opnå et positivt resultat.



Naviairs direkte klimapåvirkning

Naviair arbejder for at indrette sig som bæredygtig virksomhed, hvor der stilles høje miljøkrav. I det følgende fremlægger Naviair sit CO₂-regnskab og redegør for de væsentligste initiativer for at reducere Naviairs direkte klimapåvirkning.

Naviair ejer bygningskomplekser i tilknytning til Københavns Lufthavn, der rummer administration, kontrolcentral og kontroltårne. Naviair kontrollerer derudover bygningsfaciliteters udslipskilder i Aalborg, Billund, Aarhus, Roskilde samt i Grønland og på Færøerne. Naviair driver infrastrukturen, der understøtter lufttrafikstyringen, heriblandt radarer, luftfartssystemer og anlæg, der kræver energi til både drift og køling året rundt.

Naviairs direkte klimaaftryk stammer fra etablering og drift af dette. Driften består af forbrug af energi, indkøb og vedligehold samt bortskaffelse af affald og udtjente produkter. Det er Naviairs mål at mindske både klimapåvirkning og energiforbrug mest muligt.

Frem mod 2030 har Naviair en plan for 70 pct. udledning fra egen drift. Frem mod 2030 vil Naviair - i takt med at nye teknologier udvikles og nye muligheder åbner sig - undersøge mulighederne for at blive CO₂ neutral.

Naviairs CO₂-regnskab

Naviairs CO₂-regnskab beregnes i overensstemmelse med Greenhouse Gas (GHG) protokollen, der er den førende internationale standard for udregning af klimaaftryk. Naviair rapporterer på sin udledning i GHG-protokollens scope 1, 2 og 3.

Naviairs Scope 1 og 2-udledning

Naviair har i 2023 nedbragt CO₂-aftrykket i scope 1 og 2 med 253 ton CO₂ svarende til 17 pct. i forhold til 2022.

I scope 1 har Naviair reduceret 143 ton CO₂ i forhold til 2022 svarende til 24 pct. Resultatet understøtter en udvikling med faldende direkte udledning af CO₂ fra Naviairs drift, hvor Naviair har fornyet sin bilpark med flere ældre biler til tjenestekørsler.

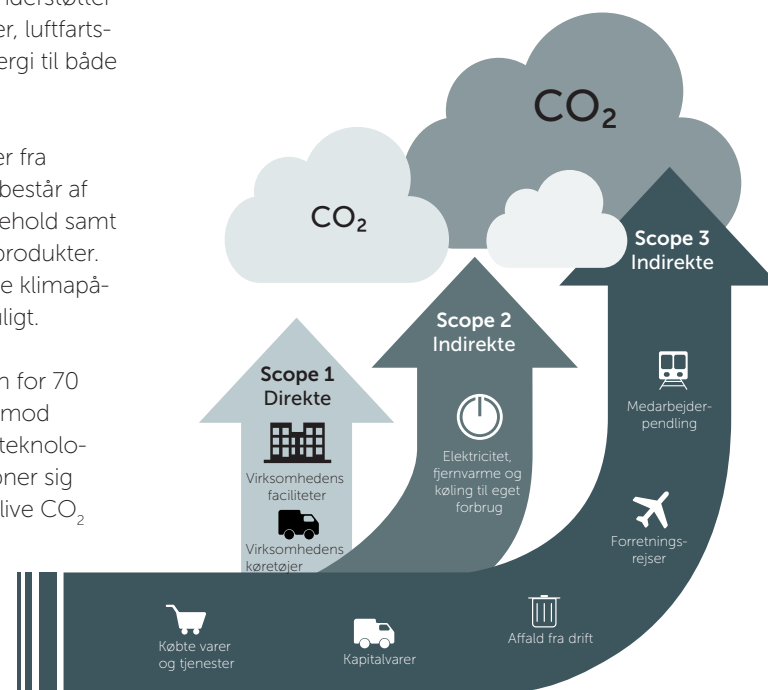


Illustration af virksomhedens værdikæde og Greenhouse Gas (GHG) protokollens forståelse af scope 1, 2, 3 og CO₂-ækvivalente drivhusgasser (CO₂e)

Resultat er endvidere påvirket af, at Naviairs dieseltanke er optanket mindre i 2023. Diseltankene anvendes til drift af nødgeneratorerne og testes regelmæssigt. I begyndelsen af 2024 er der indvendigt eftersyn af tankene, hvorfor dieselniveauet mod årets udgang bevidst er gjort lavt. Tankene er store og antallet optankninger påvirker årets resultat.

I scope 2 har Naviair reduceret 110 ton CO₂ i forhold til 2022 svarende til 13 pct. Resultatet knytter sig primært til ændringer i emissionsfaktoren. Målet i kWh er Naviairs strømforbrug stort set det samme i 2023, som i 2022.

Naviairs scope 3-udledning

I scope 3 er Naviair CO₂-udledning steget med 970 ton CO₂e i forhold til 2022 svarende til 7 pct. De største udledninger er forbundet med indkøbte varer og tjenester samt anlægsaktiviteter. Stigningen i CO₂-udledning er drevet af stigende priser og inflation og hænger sammen med den udgiftsbaserede opgørelsesmetode. Erhvervsstyrelsens "Klimakompas" ligger til grund for beregningen, hvor inflation endnu ikke er indregnet i emissionsfaktorerne.

Under ét er Naviairs CO₂e-udledning for scope 1, 2 og 3 steget med godt 700 ton CO₂, hvilket er en stigning på knap 5 pct.

| Scope 1 | Scope 2 | Scope 3 |
|---|--|---|
| | | |
| Samlet tCO ₂ e-udslip: 15.400 tCO ₂ e | | |
| Scope 1-emission: 3 pct. 444 tCO ₂ e Scope 1 er direkte udledninger fra aktiviteter, som Naviair selv kontrollerer. I regnskabet indgår emissioner fra Naviairs køretøjer (diesel og benzin) og udledninger fra Naviairs egne driftsanlæg (diesel og naturgas). | Scope 2-emission: 5 pct. 723 tCO ₂ e Scope 2 er indirekte udledninger fra den elektricitet, som Naviair køber hos eksterne energileverandører. | Scope 3-emission: 92 pct. 14.233 tCO ₂ e Scope 3 dækker over øvrige indirekte udledninger fra Naviairs værdikæde – opstrøms (før Naviairs placering i værdikæden, herunder emissioner relateret til leverandører) og nedstrøms (efter Naviairs placering i værdikæden, herunder emissioner fra brug af Naviairs ydelser). Greenhouse Gas (GHG) protokollen angiver 15 temaer for scope 3. Naviair har væsentlige emissioner på følgende temaer: > Indkøbte varer og tjenester > Anlægsaktiviteter/investeringer > Affald > Forretningsrejser > Medarbejderpendling til/fra arbejde |

Et energieffektivt Naviair

Grøn el er en af løsningerne på klimaudfordringerne. Derfor har Naviair fokus på at sikre en effektiv forbrugsplanlægning og at være med til at skabe muligheder for nye lagringsteknologier på Naviairs lokationer.

Naviair besluttede i 2022 en projektportefølje, der skal reducere Naviairs CO₂-udledning i scope 1 og 2 med 70 pct. frem mod 2030. I porteføljen indgår:

- Øget egenproduktion af elektricitet via solcelleanlæg
- Energoptimering af komfortventilationsanlæg
- Etablering af varmepumper
- Styrket miljø- og energiledelse

Solceller, varmepumper og energioptimering skal frem mod 2030 bidrage til at sænke Naviairs CO₂-udledning med, hvad der svarer til 1.000 ton CO₂. Investeringen er økonomisk lønsom over tid.

Naviair vil frem mod 2030 undersøge mulighederne for yderligere CO₂-reduktion i takt med at nye teknologier udvikles og nye muligheder åbner sig. Naviairs vision er at være CO₂ neutral i scope 1 og 2 i år 2030.

Flere solceller på taget

På taget af Naviairs hovedkvarter i Kastrup blev der i 2020 etableret solcelleanlæg. I 2023 har Naviair suppleret med endnu et solcelleanlæg på taget af blok 1. Det forventes at producere 105.135 kWh og reducere Naviairs CO₂-udledning med 45 ton om året.

Når anlægget står færdigt i 2024, vil strøm fra egne solceller dække 4 pct. af Naviairs samlede elforbrug svarende til 185.000 kWh med en forventet reduktion på 75 tCO_{2e} om året.

Energoptimering af komfortventilationsanlæg

Indeklimaet i Naviairhuset reguleres via et ventilationsanlæg. Det er et udsugningsanlæg med varme- og køleflader til komfort af temperaturen og recirkulering af luften. Anlægget har ikke målrettet behovsstyring og drives med ældre motor og ventilationsteknologi.

For at energioptimere vil Naviair i 2024 udskifte ventilationsaggregater, motorer og ventilatorer og introducere behovsstyring. Energoptimering af ventilationsanlæggene vil forventeligt bidrage med en årlig reduktion på ca. 350 tCO_{2e}.

Etablering af varmepumper

Naviairs varmeforsyning er i dag fjernvarmegenereret via CPH's gaskedler (naturgas). Med henblik på et mere energieffektivt Naviair vil der i 2024 blive etableret varmepumper, så spildvarme fra serverrum kan udnyttes til opvarmning af Naviairhuset. Målet er at reducere brugen af gas med 75 pct. hvilket svarer til en årlig reduktion på ca. 500 tCO_{2e}.

Energiledelse

Naviair arbejder løbende med en struktureret tilgang til at optimere og reducere Naviairs energiforbrug. Flere og flere af Naviairs anlæg er en del af IOT (Internet Of Things), hvilket betyder, at de indeholder sensorer, software og andre teknologier med det simple formål at forbinde og udveksle data med andre enheder og systemer.

Via disse datainput skabes mulighed for analyse af forbrugsmønstre, rengøring, luftkvalitet, lagerbeholdning mv. Energieffektivisering medtænkes i alle relevante beslutninger og aktiviteter i Naviair.

I 2023 har Naviair desuden arbejdet med følgende miljøsats:

Ladeinfrastruktur til tjenestebiler og medarbejdernes private biler

I 2023 har Naviair udvidet antallet af ladestandere, så der nu er ladestandere på følgende lokationer: Naviairhus P-plads, TWR-syd, Aalborg Tårn, Billund, Aarhus.

Ladestanderne ejes og drives af en ekstern leverandør. Naviair tilbyder sine medarbejdere en fordelsaftale, så medarbejderne kan lade private biler, mens de er på arbejde.

Køleanlæg, der kun indeholder naturlige kølemidler

I Naviairs kontrolltårn i Kastrup Lufthavn er installeret to kølemaskiner med CO₂ som kølemiddel.

CO₂ har måske en negativ klang i de flestes ører, og det er nok de færreste, der sætter lighedstegn mellem den omdiskuterede gas og miljøvenlighed og bæredygtige løsninger. Men inden for det rette trykrområde kan CO₂ være et effektivt kølemiddel, som ovenikøbet ikke belaster miljøet.

CO₂-køling er en miljøvenlig løsning af flere forskellige årsager. Først og fremmest er CO₂ i modsætning til syntetiske kølemidler et naturligt stof, der sågar findes i store kvantiteter i atmosfæren. Desuden er brugen af CO₂ som kølemiddel i høj grad med til at begrænse udledningen af drivhusgasser. Faktisk har et CO₂-baseret kølesystem halveret Naviairs kontrolltårns drivhuseffekt.

Innovationsfondsstøttet projekt om Cool-data

I 2023 har Naviair fortsat deltaget i projektet Cool Data, der udvikler et fleksibelt køle- og lagringssystem styret af kunstig intelligens. Systemet lagrer grøn energi, når der er mere, end der forbruges, og sikrer samtidigt, at overskudsvarme fra servere kan udnyttes til fjernvarme.

Målet er at udnytte overskudsenergi fra datacentre og serverrum i det øvrige energisystem. Naviair deltager som referencevirksomhed. Projektfasen afsluttes primo 2024.

Et Naviair, der foretager mere bæredygtige indkøb

Naviair arbejder for mere bæredygtig omstilling inden for indkøb, leverandørstyring og forretningsetik og for at introducere principper fra cirkulær økonomi.

I 2023 har Naviair igangsat projektarbejde om mere bæredygtige indkøb. Naviair har besluttet interne principper for, hvornår og hvordan Naviair bør tilstræbe at inkorporere bæredygtighed i indkøbs- og udbudsprocesser. Principperne kan ses som et tillæg til Naviairs interne indkøbspolitik.

Projektarbejdet om mere bæredygtige indkøb har tre fokusområder, der vil arbejdes videre med i 2024 for at sikre operationalisering af indkøbspolitikens vision ift. bæredygtighed og implementeringen af de udarbejdede guidelines:

- Øget genanvendelse og cirkularitet
- Udformning af udbudsmateriale
- Kontrakt- og leverandørpølgning

Øget genanvendelse og cirkularitet

Naviair søger i videst muligt omfang at genbruge allerede in-house produkter/inventar, når der er mulighed for det. Eksempelvis anvendes møbler fra Naviairs samlede eksisterende møbelpulje ifm. ombygninger og interne flytninger mellem kontorerne.

I 2024 vil Naviair sætte fokus på at fremme cirkulære indkøbskrav ved at samarbejde med leverandører vedrørende bl.a. genanvendelse, videreformidling og mere bæredygtige opgaveløsninger m.m. De varer Naviair køber, skal så vidt muligt kunne adskilles, repareres, genanvendes eller affaldssorteres korrekt. Med afsæt i cirkulær økonomi kan it-udstyr fx afleveres tilbage til mulige leverandører, som kan sikre mere bæredygtig og effektiv genanvendelse af udstyr og materialer.

Udformning af udbudsmateriale

Naviairs Code of Conduct udgør allerede en fast del af Naviairs kontraktparadigmer. Herved sikres det, at alle kontrakter, som Naviair indgår fremadrettet, som minimum vil leve op til de bæredygtighedsparametre, der fremgår af Naviairs Code of Conduct.

I 2024 vil Naviair i sine indkøbs- og udbudsprocesser arbejde med at inkorporere mere bæredygtige kravspecifikationer, egnethedskrav, miljømærkninger m.m. Når en leverandørs egen formulering af kontrakt ligger til grund for en aftale, vil Naviair sikre, at Naviairs Code of Conduct i videst muligt omfang fremsendes som separat bilag.

Således vil bæredygtighed blive en fast del af Naviairs kontraktparadigmer og udbudsbetingelser. Dette skal sikre, at Naviair arbejder proaktivt og struktureret for at sikre menneskerettigheder og negativ miljøpåvirkning i Naviairs værdikæde.

Kontrakt- og leverandørpølgning

Når Naviair indgår kontrakter med eksterne leverandører og vurderer det relevant, stiller Naviair krav om sociale klausuler, som forpligter leverandørerne til at skabe rummelighed på arbejdsmarkedet i form af mangfoldighed, overholdelse af gældende arbejdsmiljøregler, overenskomster og lovgivning. I alle Naviairs entreprisekontrakter bliver der fx stillet krav om overholdelse af ILO-konvention nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.

For at sikre fokus på beskyttelse af personoplysninger i leverandørkontrakter bliver Naviairs databeskyttelsesrådgiver altid taget med på råd, når der indgås nye kontrakter, så der bliver fastsat relevante vilkår om overholdelse af databeskyttelseslovgivningen. Dermed medvirker Naviair til at sikre, at leverandørerne også har fokus på at beskytte personoplysninger. Kontrakterne indeholder desuden krav til dokumentation og sanktioner for manglende overholdelse af kravene.

Naviairs bilpark

Naviair har i 2023 øget andelen af el/hybrid biler fra at udgøre 72,7 pct. af bilparken til at udgøre 78,1 pct.

I 2023 har Naviair udskiftet tre gamle hybridbiler, som primært kørte på fossilt brændstof, ud med tre elbiler. Andelen af rent eldrevne køretøjer er hermed øget fra 33,3 pct. til 46,9 pct. af bilparken.

Grønland indgår ikke i opgørelsen, idet kørsel i Grønland p.t. ikke understøttes med data. Naviair har to biler i

Grønland – en hybridbil og en ældre benzinbil. Sidstnævnte har ikke GPS til at tracke kilometer.

Naviairs kørselsforbrug er i 2023 faldet med 10 pct. i forhold til 2022. Det samlede antal kørte kilometer var 297.196 kilometer, hvoraf 254.332 km blev tilbagelagt i el/hybridbil svarende til 85 pct., og 39 pct. blev tilbagelagt i rent eldrevne køretøjer.

Naviairs køretøjer og deres forbrug af fossilt brændsel er et centralt fokuspunkt i målet om CO₂-reduktion.

Videre frem har Naviair besluttet, at fremover skal den løbende udskiftning af bilparken som udgangspunkt ske ved indkøb af eldrevne køretøjer.

I 2024 budgetterer Naviair med en udskiftning i bilparken, der vil øge andelen af el/hybriddrevne køretøjer til at udgøre 81,3 pct. af Naviairs bilpark. 100 pct. eldrevne køretøjer vil udgøre 50 pct. af bilparken. Muligheden for at reducere antallet af hybride og rent fossildrevne køretøjer vil yderligere blive afsøgt.

Naviairs kørselsforbrug





Kantinen

Naviair har løbende dialog med kantineleverandøren om mulighederne for at reducere CO₂ aftrykket fra madforbrug, og hvordan Naviair og Meyers i fællesskab kan skabe mere bæredygtighedsfremmende tiltag i kantinen. Dialogen har resulteret i, at Naviairs kantine fra den 1. januar 2024 vil efterleve principperne for Svanemærkning. Flere af kravene til Svanemærkning efterlevs allerede i dag i Naviairs kantine.

Naviair har en målsætning om udledning af max 2,5 kg CO₂ pr. kg mad indkøbt til kantinen. Tal fra kantineleverandøren viser, at CO₂-udledningen i 2023 ligger på 2,1 kg CO₂ pr. kilo mad, hvilket er lavere end udledningen pr. kg mad i 2022.

Naviair vil i samarbejde med kantineleverandøren forsat undersøge mulighederne for yderligere at reducere CO₂-udledningen på madforbruget.

Fordele ved at efterleve principperne for Svanemærkning

- Stiller høje krav til bl.a. økologi, miljøledelse, madspild og energiforbrug i driften
- Sikrer fremadrettet fokus på at reducere den samlede miljø- og klimabelastning yderligere i hele kantineens livscyklus
- Bibeholder fokus på reduktion af CO₂

Affaldshåndtering

Som et led i at fremme bæredygtighed hos Naviair arbejdes der løbende på at forbedre sorteringen af affald. Med henblik på øget genanvendelighed og en mere miljømæssig og forsvarlig bortskaffelse af de ikke genanvendelige affaldsfraktioner.

Udover de lovpligtige fraktioner finsorterer Naviair i flere underfraktioner. Der sorteres som vist i de illustrerede kategorier.

Radioaktivt materiale

Naviair ejer og vedligeholder radaranlæg. En radar er avanceret teknologi og særligt ældre radarer kan indeholde radioaktivt materiale. Det radioaktive materiale er altid kapslet ind. Naviair udskifter løbende sit materiel og har i dag kun én fungerende radar, der indeholder indkapslet radioaktivt materiale.

Naviair har udpeget en Strålebeskyttelseskoordinatorer (lovbestemt) og Naviair håndterer det radioaktive materiale korrekt for at undgå sundhedsrisici og miljøpåvirkning.

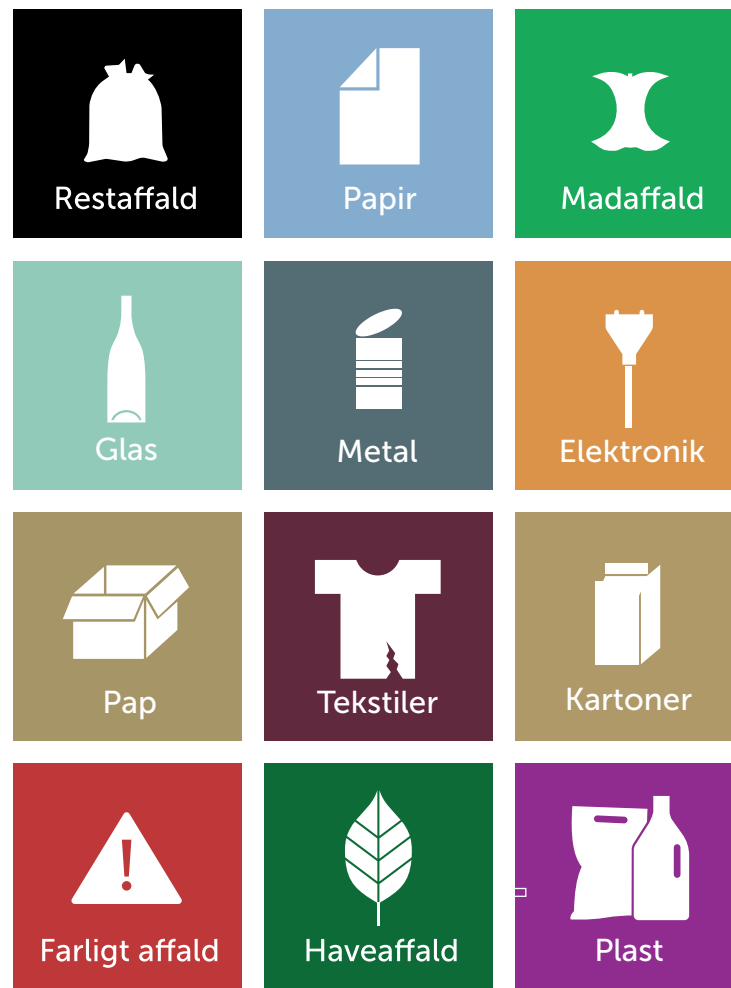


Illustration af affaldskategorier som Naviair sorterer i.



Et Naviair i Balance

Naviair tror på, at medarbejdere i balance giver et Naviair i balance. I forhold til Naviairs sociale forhold og personaleforhold har Naviair prioriteret at arbejde aktivt med at fremme godt arbejdsmiljø og trivsel, ligestilling mellem kønnene og social ansvarlighed.

Naviairs personalepolitik og andre retningslinjer danner fortsat rammen om den nødvendige ledelse af og klarhed om ansvar, roller, procedurer og forankring.

Efterlevelse af gældende national og international lovgivning og overenskomster i forhold til fx menneskerettigheder, GDPR, konventioner og ligestillingsloven sikrer desuden, at Naviair er compliant på disse områder.



Arbejdsmiljø og trivsel

Naviair arbejder for at fastholde et godt arbejdsmiljø og skabe gode vilkår for trivsel og udvikling af medarbejderne.

I Naviair tror vi på, at sunde og glade medarbejdere styrker Naviairs fundament, og at den enkeltes sundhed – fysisk såvel som mentalt – påvirker vores fælles arbejdsmiljø. For at forebygge mistrivsel og fravær er derfor vigtigt, at vi fortsat har fokus på sundhed-/trivselsindsatser.

Driftsudfordringerne i Københavns Lufthavn i foråret har præget trivslen i 2023. Gennem SU og AMU er medarbejderrepræsentanter involveret i arbejdet med at komme videre, og arbejdet fortsætter ind i 2024. Desuden arbejder ledere og medarbejdere i de forskellige afdelinger med at sikre et godt arbejdsmiljø i hverdagen.

I 2023 har vi på tværs af organisationen haft fokus på trivselsaktiviteter, hvor vi er i bevægelse, hvor vi bliver mentalt stimuleret, og hvor vi dyrker det relationsskabende samvær – fordi vi tror på, at vi er fælles om arbejdsmiljøet i Naviair, og at dét at have gode relationer bidrager til større arbejdsglæde hos den enkelte.

At bedrive luftrafiktjeneste er en holdsport, hvor mange forskellige kompetencer bringes i spil. Vi ved, at dét at føle sig tryk og kunne udvikle sig på arbejdspladsen forebygger fravær, mistrivsel, og uhenigtsmæssig fysisk og psykisk belastning.

Naviair har lanceret en robusthedsplan, der fremadrettet skal sikre balance mellem opgaver og ressourcer både på det operative, det tekniske og det administrative område.

Naviair har også et særligt fokus på at fastholde seniorer på tværs af organisationen, idet Naviairs demografi viser, at der er en stor gruppe medarbejdere, der indenfor en årrække kan gå på pension.

Mangfoldighed

Som del af den årlige ledelsesberetning skal Naviair redegøre for virksomhedens mangfoldighedspolitik. Følgende udgør i sin egenskab af redegørelse for mangfoldighed i ledelsen, jf. § 107 d en del af Naviairs ledelsesberetning.

Naviair ønsker at være en attraktiv arbejdsplads med en bredt funderet medarbejdersammensætning, hvor talent, dygtighed og engagement kan udfoldes bedst muligt, uanset køn, alder, nationalitet, handicap, seksualitet, personlighed eller andre karaktertræk og forskelligheder.

Det har hidtil været vurderingen i Naviair, at der ikke var behov for en egentlig politik på området, herunder i forhold til sammensætningen af virksomhedens ledelse. Det skyldes, at det i Naviair udgør et grundvilkår at indtænke mangfoldighed, uanset om det drejer sig om den indledende rekrutteringsproces eller de videre udviklings- og karrieremuligheder blandt ledere og medarbejdere på tværs af faggrupperne.

For at skabe større tydelighed om Naviairs indsats på området er det besluttet, at Naviair i 2024 vil arbejde henimod en egentlig politik. Køn og mangfoldighed er tæt forbundet. Derfor er intentionen at udarbejde en samlet politik for køn og mangfoldighed ud fra overskrifterne diversitet, ligestilling og inklusion.



Praktikordningen AUB

Ordningen skal sikre flere praktikpladser til erhvervsuddannede. Ordningen belønner de arbejdsgivere, der opretter nok praktikpladser, mens de arbejdsgivere, der ikke bidrager nok, skal betale en afgift.

Til fastsættelse af måltal anvendes branchespecifikke "måluddannelsesratio". I målopfyldelsen vægter alle elever ikke lige meget, idet elevpoint er vægtet afhængig af, hvor stor en mangel der vil være på den bestemte type erhvervsuddannede arbejdskraft i fremtiden.

Jo mere mangel, jo højere vil pointet være.

Socialt samfundsansvar for et mere rummeligt arbejdsmarked

Naviair tager et socialt samfundsansvar over for grupper, der ud over at være ledige har andre vanskeligheder ved at få tilknytning til arbejdsmarkedet.

I 2023 har Naviair taget endnu et skridt for at etablere stillinger for udsatte grupper. Naviair har internt defineret arbejdsområder og opgaver, hvor der kunne oprettes stillinger, og det har resulteret i, at der er afsat økonomi til at oprette yderligere to varige stillinger målrettet udsatte ledige.

Rekrutteringen til stillingerne gennemføres i tæt samarbejde med både Tårnby og Københavns Kommuner med forventning om, at stillingerne besættes i starten af 2024. Derved vil Naviair tidligere end forventet have indfriet sit mål om at have ansat i alt seks medarbejdere fra udsatte grupper.

Naviair har også fokus på at tage et ansvar for den unge generations tilknytning til arbejdsmarkedet ved at optage lærlinge og praktikanter.

I 2023 har Naviair optaget fire virksomhedspraktikanter fra videregående uddannelsesinstitutioner og tilbudt en praktikplads til person i jobafklaring efter længere tids fravær fra arbejdsmarkedet.

I 2023 har Naviair optaget to lærlinge på uddannelsen som elektronikfagtekniker og er i gang med at rekruttere en kontorelev.

I praktikordningen AUB (Arbejdsgivernes Uddannelsesbidrag) har staten sat måltal for, hvor mange elever en virksomhed bør have. Måltallet er opgjort i såkaldte "elevpoint". Naviairs måltal er 4,75 elevpoint. Ved udgangen af 2023 er Naviairs aktuelle elevpoint 7,51. Således lever Naviair op til samfundsmålet om at bidrage med praktikpladser til elever på erhvervsuddannelserne.

Antikorruption og bestikkelse

Naviair har gennem sin politik for samfundsansvar forpligtet sig til en nultolerancepolitik i forhold til bestikkelse og korruption, hvilket betyder, at Naviairs medarbejdere, samarbejdspartnere og leverandører skal overholde alle gældende love og følge Best Practices om bekæmpelse af bestikkelse og korruption, og at Naviair skal anvende tilgængelige forpligtende instrumenter til at opnå dette.

I Naviairs primære forretningsområde er risikoen minimal, idet lufttrafiktjeneste udføres i henhold til nøje fastlagte retningslinjer, der er baseret på tæt international og national regulering. Til at sikre at Naviair i sin administration ikke medvirker til korruption, har Naviair formuleret Code of Conduct.

Code of Conduct for medarbejdere beskriver bl.a. principper omkring gaver, invitationer og andre fordele, herunder, at Naviair ikke modtager betaling, gaver eller anden form for godtgørelse fra tredjemand, som kan påvirke eller give anledning til tvivl om upartiskhed i forbindelse med forretningsmæssige beslutninger.

I 2023 har Naviair ved indgåelse af kontrakter med eksterne leverandører, stillet en række krav til leverandørerne, herunder om overholdelse af Naviairs Code of Conduct.

Via Naviairs Code of Conduct er leverandørerne forpligtet til bl.a. at afholde sig fra alle former for korruption og bestikkelse. Leverandører må fx aldrig benytte gaver, fordele eller andre former for uautoriseret kompensation i deres forhold til kunder, leverandører, myndigheder eller andre beslutningstagere for at opnå eller beholde forretningen.

I 2024 vil Naviair fortsætte arbejdet med fokus på at bekæmpe korruption og bestikkelse ved fortsat at stille krav til eksterne leverandører og samtidig arbejde med at styrke opfølgningen herpå.

Naviair har en velfungerende whistleblowerordning, der beskrives i højre spalte.

Naviairs Code of Conduct

Alle Naviairs leverandører skal overholde Naviairs "Code of Conduct" for leverandører. Code of Conduct fastsætter krav til adfærden hos leverandørerne og principper for forretningsetik.

Naviairs Code of Conduct indeholder konkrete krav om at overholde principperne i FN's Global Compact, FN's Verdenserklæring om Menneskerettigheder, OECD's anti-bestikkelseskonvention samt de til enhver tid gældende ILO-konventioner, som Danmark har ratificeret.

Følgende er uddrag af Naviairs Code of Conduct, som kan læses i sin fulde længde på naviair.dk.

- **Lov og etik:** Leverandører skal respektere og overholde gældende love og bestemmelser i de lande, hvor de driver forretning.
- **Korruption:** Leverandører må aldrig benytte gaver, fordele eller andre former for uautoriseret kompensation i deres forhold til kunder, leverandører, myndigheder eller andre beslutningstagere for at opnå eller beholde forretning.
- **Hvidvaskning af penge:** Leverandører må aldrig deltage i, fremme eller på anden måde støtte aktiviteter, der er baseret på hvidvaskning af penge.
- **Konkurrencespørgsmål:** Leverandører skal altid overholde gældende konkurrencelovgivning. Leverandører må ikke udveksle information eller indgå aftaler med konkurrenter, kunder eller leverandører på en måde, som risikerer at obstruere, begrænse eller forvrænge konkurrencen på markedet.
- **Klima og miljø:** Leverandøren skal medvirke til at værne om natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet.
- **Arbejdsforhold:** Leverandøren skal sikre, at ansatte hos leverandøren og eventuelle underleverandører er sikret rimelige løn, arbejdstid og andre arbejdsvilkår. Leverandører skal respektere medarbejdernes ret til at organisere sig i valgfri fagforening og til at forhandle kollektivt. Ingen medarbejdere må udsættes for diskrimination eller chikane på grund af alder, køn, religion, seksuel orientering, handicap, politisk synspunkt eller etnisk herkomst. Leverandøren skal bevidst og systematisk arbejde for at skabe et godt arbejdsmiljø, både fysisk og psykisk/socialt

Respekt for menneskerettigheder

Naviairs arbejde med menneskerettigheder udføres inden for rammerne af Naviairs politik for samfundsansvar, som skal medvirke til at fremme en ansvarlig virksomhedsdrift, herunder sikre respekt for menneskerettigheder og arbejdstagerrettigheder.

Naviairs forretningsaktiviteter begrænser sig hovedsageligt til Danmark og EU, og Naviair opererer derfor inden for nogle områder, hvor risikoen for negative påvirkninger af menneskerettigheder anses for at være lav.

Risikovurderingen af Naviairs påvirkninger af menneskerettigheder og arbejdsragerrettigheder viser, at risici er størst i vores leverandørkæde, og vi har derfor især fokus på vilkårene i de kontrakter, vi indgår med vores leverandører.

I 2023 har Naviair ved indgåelse af kontrakter med eksterne leverandører, stillet en række krav til leverandørerne, herunder om overholdelse af Naviairs Code of Conduct, hvor specifikke krav til overholdelse af menneskerettigheder er foldet ud under emnet arbejdsforhold.

I 2024 vil Naviair fortsætte arbejdet med fokus på at sikre, at eksterne leverandører overholder menneskerettighederne og samtidig arbejde for at styrke opfølgningen herpå.

Whistleblowerordning

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

Det er et eksternt advokatselskab, som screener alle indberetninger under ordningen. Læs mere om Naviairs whistleblowerordning på www.naviair.dk, herunder om benyttelse af ordningen og statistik over det seneste års indberetninger.

Naviairs ikke-finansielle nøgletal

| Environment | 2021 | 2022 | 2023 | Enhed |
|--|--------|--------|--------|--------------------|
| Horisontal flight efficiency | 1,08 | 1,23 | 1,44 | pct. afvigelse |
| Starter: Continuous Climb | 88,5 | 87,2 | 85,4 | pct. |
| Starter: Level flight - departure | 10,4 | 12,1 | 13,1 | sek. |
| Landing: Continuous Descent | 51,1 | 50,0 | 46,1 | pct. |
| Landing: Level flight - arrival | 50,5 | 55,6 | 65,4 | sek. |
| CO ₂ , scope 1 | 716 | 587 | 444 | tCO ₂ e |
| CO ₂ , scope 2 | 782 | 833 | 723 | tCO ₂ e |
| CO ₂ , scope 3 | 10.719 | 13.262 | 14.233 | tCO ₂ e |
| - Indkøbte varer og tjenester | - | - | 4.431 | tCO ₂ e |
| - Anlægsaktiviteter | - | - | 9.116 | tCO ₂ e |
| - Affald | - | - | 18 | tCO ₂ e |
| - Forretningsrejser | - | - | 129 | tCO ₂ e |
| - Medarbejderpendling | - | - | 539 | tCO ₂ e |
| Samlet CO ₂ (scope 1, 2, 3) | 12.217 | 14.682 | 15.400 | tCO ₂ e |

| Sociale forhold | 2021 | 2022 | 2023 | Enhed |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-----------|
| Fuldtidsarbejdsstyrke | 612 | 604 | 619 | antal FTE |
| Alle medarbejdere | 622 | 612 | 630 | antal |
| Køn - alle medarbejdere | 73/27 | 73/27 | 72/28 | M/K pct. |
| Ledere - ledelsesniveau 1 og 2 | - | - | 13 | antal |
| Køn - ledelsesniveau 1 og 2 | - | - | 77/23 | M/K pct. |
| Alder | 46,9 | 46,5 | 46,6 | år |
| Lærlinge, elever, aspiranter | 8 | 17 | 21 | antal |
| Trivsel/arbejdslust | 59 | 71 | - | pct. |
| Sygefravær | 6,77 | 7,09 | 9,52 | dage |
| Arbejdsskader | 1 | 1 | 3 | antal |

| Governance | 2021 | 2022 | 2023 | Enhed |
|-----------------------------|-------|-------|-------|----------|
| Øverste ledelsesorgan | 6 | 6 | 6 | antal |
| Køn - øverste ledelsesorgan | 60/40 | 60/40 | 50/50 | M/K pct. |
| Whistleblower hhv. | 5 | 6 | 6 | antal |



Definitioner og opgørelsesmetoder for Naviairs ikke-finansielle nøgletal

Luftfartens nøgletal

Horisontal flight efficiency: Udtrykkes som pct. afvigelse mellem længden af faktiske fløjne rute og længden af den direkte og ideelle referencerute i et givent luftrum. Horisontal flight efficiency måler altså, hvor tæt den faktiske flyverute er på den mest direkte rute, her opgjort for dansk luftrum. Højere værdi er udtryk for ekstra fløjne kilometer.

Starter: Continuous Climb: Andel starter ud af Københavns Lufthavn, der har en uafbrudt stigning til den ønskede flyvehøjde, ud af det totale antal starter.

Starter: Level flight – departure: Den tid en flyvning bevarer en konstant højde under stigning fra lufthavnen. Dette kan være nødvendigt pga. trafik, luftrumskrav eller andre operationelle overvejelser. Der ønskes så lidt tid som muligt med "level flight".

Landing: Continuous Descent: Andel ankomne fly til Københavns Lufthavn, der har en uafbrudt nedstigning, ud af det totale antal landinger.

Landing: Level flight – arrival: Den tid en flyvning bevarer en konstant højde under anflyvningen til lufthavnen. Dette kan være nødvendigt pga. trafik, luftrumskrav eller andre operationelle overvejelser. Der ønskes så lidt tid som muligt med "level flight".

Alle luftfartens nøgletal og definitioner er fra EUROCONTROL <https://ansperformance.eu/data/>.

CO₂ regnskab

Naviairs CO₂-regnskab beregnes i overensstemmelse med Greenhouse Gas (GHG) protokollen. Rapporten omfatter drivhusgasserne CO₂, CH₄ (metan), N₂O (lattergas), SF₆, HFK- og PFK-gasser, der omregnes til CO₂-ækvivalenter og betegnes CO₂e.

Scope 1: Naviair er organisatorisk afgrænset til enheder, hvor Naviair har "operationel kontrol" over faciliteterne. Naviair har operationel kontrol i Naviairhuset, Tower CPH, tjenestesteder i Aalborg, Billund, Roskilde samt Grønland og Færøerne. I Aarhus og Rønne har Naviair ikke kontrol over tjenestestedernes udslipsskilder, hvorfor de ikke indgår i regnskabet.

Data for Naviairs brændstofforbrug er opgjort via fakturaer modtaget fra leverandører. Data for Naviairs varmekonsum er opgjort via CPH's energimanagementsystem. Klimaftrykket er beregnet ved brug af beregningsmodellen "GHG-Carbon Accounting" (CEMASys.com), hvor følgende emissionsfaktorer er valgt:

- *Fjernvarme:* Natural gas (DK)
- *Diesel:* Diesel, stationary

Scope 2: Data for elektricitet er opgjort på baggrund af fakturaer fra energiselskaber, lokale årsopgørelser samt CPH energimanagementsystem. Klimaftrykket er beregnet ved brug af beregningsmodellen "GHG-Carbon Accounting" (CEMASys.com), hvor metoden "location based" er anvendt og hvor følgende emissionsfaktorer er valgt:

- *Elektricitet købt hos eksternt energiselskab:* Electricity Denmark 125
- *Elektricitet produceret via egne solceller:* Electricity Solar
- *Elektricitet anvendt Færøerne/Grønland:* Electricity Nordic Mix

Scope 3: Greenhouse Gas (GHG) protokollen angiver 15 temaer for scope 3. Naviair har vurderet følgende fem temaer som værende relevante for beregning af CO₂-udledning som følge af Naviairs forretning.

- **Indkøbte varer og tjenester** er opgjort med data fra Naviairs interne indkøbssystemer, hvor klimaftrykket er beregnet ved brug af "Klimakompasset" (klimakompasset.dk/Erhvervsstyrelsen).
- **Anlægsaktiviteter/investeringers klimaftryk** er beregnet ved brug af "Klimakompasset" (klimakompasset.dk/Erhvervsstyrelsen).
- **Affald** er opgjort i affaldstype og kilo. Data er leveret af Naviairs renovationsleverandør HCS Transport og Spedition. Klimaftrykket er beregnet ved brug af beregningsmodellen "GHG-Carbon Accounting" (CEMASys.com)
- **Forretningsrejser** omfatter tilbagelagte kilometer i fly eller godtgjorte kilometer i egen bil. Antal kilometer i fly er opgjort af Naviairs Business Travel Managementsystem CWT (Carlson Wagonlit), som også leverer beregningen af klimaftrykket. Emissionsfaktorer og biltype er beregnet efter samme princip og fordeling som ved medarbejderpendling.
- **Medarbejderpendling til/fra arbejde** er opgjort på baggrund af spørgeskemaundersøgelse i december 2023. I alt har 238 medarbejdere i Naviair besvaret spørgsmål om 1) Antal kilometer til arbejde 2) Gennemsnitligt antal dage om ugen med fysisk fremmøde 3) Transportform. Resultatet har dannet udgangspunkt for et estimeret pendlerbillede for samtlige medarbejdere. CO₂-udledningen er beregnet med brug af følgende emissionsfaktorer, der estimerer mængden af CO₂, der udledes ved fremdrift, når én person kører én kilometer.
 - > Tog: 14 g (S-tog, www.dsb.dk, 2023)
 - > Metro: 12 g (Metroen, www.m.dk, 2023)
 - > Bus: 30 g (Elbus, www.moviatrafik.dk, 2023)
 - > Bil: 129 g (benzin), 142 g (diesel), 33 g (hybrid), 0 g (el) (Danmarks Statistik, 2021)

Sociale-nøgletal

Fuldtidsarbejdsstyrke: Gennemsnitligt antal beskæftigede i regnskabsåret, omregnet til fuldtidsbeskæftigede.

Ledelsesniveau 1 og 2: Direktionen og ledere med reference til direktionen.

Kønsfordeling

- Alle medarbejdere: Ledere og medarbejdere
- Ledelsesniveau 1 og 2: Direktionen og ledere med reference til direktionen
- Øverste ledelsesniveau: Naviairs bestyrelsen, eksklusiv medarbejdervalgte repræsentanter

Alder: Gennemsnitsalder, alle medarbejdere opgjort ved årets udgang.

Lærlinge, elever og aspiranter: Samlet antal ansatte lærlinge, elever og aspiranter nyoptaget på uddannelse.

Arbejdsløst indeks: Medarbejderes gennemsnitlige arbejdsløst måles ud fra tilfredsheden med 7 faktorer – kollegaer, resultater, ledelse, mestring, mening, balance og medbestemmelse. Medarbejderundersøgelsen er udarbejdet af eksternt bureau.

Sygefravær: Gennemsnitligt antal sygedage pr. medarbejder opgjort i fuldtidsfraværskategori ved udgangen af året. Definitionen er identisk med den definition, som staten anvender ved indrapportering til Danmarks Statistik.

Arbejdsskader: Rapporteringspligtige skader efter arbejdsskadeloven.

Governance

Øverste ledelsesorgan: Antal medlemmer i Naviairs bestyrelse udpeget af Transportministeriet, eksklusiv tre medarbejdervalgte repræsentanter.

Whistleblower: Antal modtagne indberetninger omfatter realitetsbehandlede indberetninger og afviste indberetninger.



EU-taksonomi-rapportering

EU-Taksonomien er et klassifikationssystem, der fastlægger rammer og betingelser for, hvad der kan betegnes som bæredygtig økonomisk aktivitet.

Naviair er en selvstændig offentlig virksomhed og ikke direkte omfattet af taksonomiforordningen, men er omfattet som følge af nye standarder for bæredygtighedsrapportering (CSRD), som bliver implementeret i årsregnskabsloven gældende fra 2024.

I det følgende redegør Naviair for første gang på, hvilke af Naviairs økonomiske aktiviteter, der lever op til taksonomiforordningens kriterier for bæredygtighed.

Hovedresultat er, at størstedelen af Naviairs økonomiske aktiviteter er vurderet til ikke at være omfattet af EU-taksonomien. Hovedresultatet skal ses i sammenhæng med at Naviair er en servicevirksomhed med betydelige udgifter til uddannelse, software og

konsulenter. Det er alle økonomiske aktiviteter, der ikke er omfattet af taksonomien, idet de pr. definition er vurderet til ikke at have signifikant påvirkning af miljøet.

Naviair generer omsætning gennem flyveledelse, hvilket også er en aktivitet, som ikke er omfattet af taksonomien.

Af Naviairs anlægsudgifter (CapEx) vurderes 8,3 pct. at være omfattet af taksonomien, heraf vurderes 0 pct. at være bæredygtige aktiviteter efter taksonomiforordningens kriterier.

Af Naviairs driftsomkostninger (OpEx) vurderes 1,3 pct. at være omfattet af taksonomien, heraf vurderes 0 pct. at være bæredygtige aktiviteter efter taksonomiforordningens kriterier.

At ingen af Naviairs økonomiske aktiviteter er vurderet bæredygtige efter taksonomiforordningens kriterier skal ses i sammenhæng med, at oplysninger fra leverandørens side i flere tilfælde har været mangelfulde, hvorfor Naviair ud fra et forsigtighedsprincip har klassificeret de pågældende aktiviteter som "ikke-bæredygtige".

Fremadrettet vil Naviair arbejde videre med at udbygge og forfine rapporteringen. I takt med at leverandørerne selv tilvejebringer oplysninger om, hvorvidt deres varer og ydelser er bæredygtige efter de tekniske krav i Taksonomiforordningen, vil Naviair over tid udfase egne vurderinger og dermed også forsigtighedsprincippet.

Opgørelsesmetode for taksonomi-rapportering

Screeningsproces for aktiviteter: Naviair har identificeret, at virksomheden i 2023 har haft økonomiske aktiviteter på følgende efter taksonomiens klassifikationssystem:

Anlægsudgifter (CapEx)

- 6.5 Transport med personbiler og lette erhvervskøretøjer
- 7.6 Installation, vedligeholdelse og reparation af vedvarende energiteknologier
- 8.1 Databehandling, webhosting og lign. serviceydelser (data-center)
- 4.10 Lagring af elektricitet
- 4.16 Installation og drift af elektriske varmepumper
- 7.3 Installation, vedligeholdelse og reparation af energibesparende udstyr

Driftsomkostninger (OpEx)

- 7.2 Renovering af eksisterende bygninger

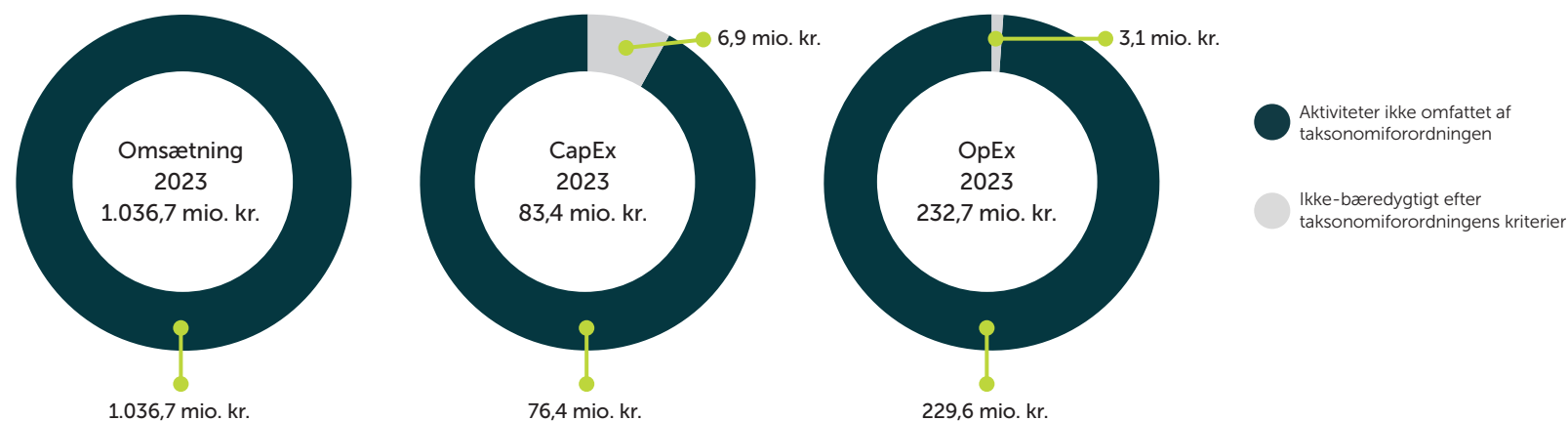
Følgende kategorier er i screeningen vurderet relevant for Naviair.

I 2023 er der dog ikke registreret aktiviteter i kategorierne:

- 4.25 Produktion af varme/køling ved hjælp af spildvarme
- 7.1 Opførelse af nye bygninger
- 7.3 Installation, vedligeholdelse og reparation af energibesparende udstyr
- 7.4 Installation, vedligeholdelse og reparation af ladestationer til elektriske køretøjer i bygninger og på parkeringspladser
- 7.5 Installation, vedligeholdelse og reparation af instrumenter og anordninger til måling, regulering og kontrol af bygningers energimæssige ydeevne.

Forsigtighedsprincip: Naviair har anlagt et forsigtighedsprincip, som betyder, at når oplysninger til brug for vurderingen af en aktivitet, omfattet af taksonomiforordningen, er mangelfuld, så vurderes aktiviteten samlet set som værende ikke-bæredygtig.

Naviairs økonomiske aktiviteter vurderet efter EU-taksonomien – resultat



Taksonomiberegning CapEx

| Economic Activities (1) | Code (2) | Absolute CapEx (3) | Proportion of CapEx (4) | Substantial Contribution Criteria | | | | | | DNSH criteria ("Does Not Significantly Harm") | | | | | | Minimum Safeguards (17) | Taxonomy aligned proportion of total CapEx, year N (18)** | Taxonomy aligned proportion of turnover, year N-1 (19) | Category (enabling activity) (20) | Category (transitional activity) (21) |
|---|----------|--------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|-----------|---------------|----------------------|---------------------------------|---|--------------------------------|------------|----------------|-----------------------|-------------------|-------------------------|---|--|-----------------------------------|---------------------------------------|
| | | | | Climate Change Mitigation (5)* | Climate Change Adaptation (6) | Water (7) | Pollution (8) | Circular Economy (9) | Biodiversity and ecosystem (10) | Climate Change Mitigation (11) | Climate Change Adaptation (12) | Water (13) | Pollution (14) | Circular Economy (15) | Biodiversity (16) | | | | | |
| <i>Text</i> | | 83,4 | % | % | % | % | % | % | % | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | % | % | E | T |
| A. TAXONOMY-ELIGIBLE ACTIVITIES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.1. CapEx of environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 0,00 | 0% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | N | N | N | N | N | N | N | 0% | - | | T |
| | | | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | | 0% | - | | |
| | | | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | | 0% | - | | |
| CapEx of environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned) (A.1) | | 0,00 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | N | N | N | N | N | N | N | 0% | - | 0% | 0% |
| A.2 Taxonomy-Eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.5 Transport med personbiler og lette erhvervskøretøjer | | 1,4 | 1,7% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.6 Elproduktion ved hjælp af solcelleteknologi | | 0,4 | 0,5% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8.1 Databehandling, webhosting og lign. Serviceydelser (datacenter) | | 1,6 | 1,9% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.10 Lagring af elektricitet | | 0,3 | 0,4% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.16 Installation og drift af elektriske varmepumper | | 0,7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.3 Installation, vedligeholdelse og reparation af energibesparende udstyr | | 2,6 | 3,1% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CapEx of Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities) (A.2) | | 7,0 | 8% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total (A.1+A.2) | | 7,0 | 8% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B. TAXONOMY-NON-ELIGIBLE ACTIVITIES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Capex of Taxonomy-non-eligible activities | | 76,4 | 92% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total (A+B) | | 83,4 | 99% | | | | | | | | | | | | | | | | | |

* For the purposes of this illustrative template, this figure shows the: Taxonomy-aligned turnover of the activity / Total Taxonomy eligible turnover of the activity.

** Taxonomy-aligned CapEx of the activity/ Total CapEx of undertaking

Legal Disclaimer

The content of the tool does not extend or alter in any way the rights and obligations deriving from the EU legislation nor does it introduce any additional requirements on the concerned operators and competent authorities. It does not substitute the provisions under the EU Taxonomy Regulation ((EU) 2020/852) and its Delegated Acts that the undertaking should follow. The purpose of the output of the tool (Excel file) is merely to give an instructive example for some undertakings on how to implement the relevant legal provisions. It cannot be excluded that the Excel Sheet does not include all information that an undertaking may need to report under the EU Taxonomy Regulation ((EU) 2020/852).

Taksonomiberegning OpEx

| Economic Activities (1) | Code (2) | Absolute OpEx (3) | Proportion of OpEx (4) | Substantial Contribution Criteria | | | | | | DNSH criteria ('Does Not Significantly Harm') | | | | | | Minimum Safeguards (17) | Taxonomy aligned proportion of total OpEx, year N (18)** | Taxonomy aligned proportion of turnover, year N-1 (19) | Category (enabling activity) (20) | Category (transitional activity) (21) |
|---|----------|-------------------|------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|-----------|---------------|----------------------|----------------------------------|---|--------------------------------|------------|----------------|-----------------------|-------------------|-------------------------|--|--|-----------------------------------|---------------------------------------|
| | | | | Climate Change Mitigation (5)* | Climate Change Adaptation (6) | Water (7) | Pollution (8) | Circular Economy (9) | Biodiversity and ecosystems (10) | Climate Change Mitigation (11) | Climate Change Adaptation (12) | Water (13) | Pollution (14) | Circular Economy (15) | Biodiversity (16) | | | | | |
| <i>Text</i> | | 232,7 | % | % | % | % | % | % | % | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | % | % | E | T |
| A. TAXONOMY-ELIGIBLE ACTIVITIES | | | | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.1. OpEx of environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7.2 Renovering af eksisterende bygninger | | 0,00 | 0% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | N | N | N | N | N | N | N | 0% | - | | T |
| | | | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | | 0% | - | | |
| | | | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | | 0% | - | | |
| OpEx of environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned) (A.1) | | 0,00 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | N | N | N | N | N | N | N | 0% | | 0% | 0% |
| A.2 Taxonomy-Eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 3,10 | 1% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OpEx of Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities) (A.2) | | 3,1 | 1% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total (A.1+A.2) | | 3,1 | 1% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B. TAXONOMY-NON-ELIGIBLE ACTIVITIES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OpEx of Taxonomy-non-eligible activities | | 229,6 | 99% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total (A+B) | | 232,7 | 100% | | | | | | | | | | | | | | | | | |

* For the purposes of this illustrative template, this figure shows the: Taxonomy-aligned turnover of the activity / Total Taxonomy eligible turnover of the activity.

** Taxonomy-aligned OpEx of the activity/ Total OpEx of undertaking

Legal Disclaimer

The content of the tool does not extend or alter in any way the rights and obligations deriving from the EU legislation nor does it introduce any additional requirements on the concerned operators and competent authorities. It does not substitute the provisions under the EU Taxonomy Regulation ((EU) 2020/852) and its Delegated Acts that the undertaking should follow. The purpose of the output of the tool (Excel file) is merely to give an instructive example for some undertakings on how to implement the relevant legal provisions. It cannot be excluded that the Excel Sheet does not include all information that an undertaking may need to report under the EU Taxonomy Regulation ((EU) 2020/852).

NAVIAIR

Naviair | Naviair Allé 1 | DK 2770 Kastrup

T +45 3247 8000

www.naviair.dk

www.twitter.com/naviair

Bæredygtighedsrapport 2023 udgivet april 2024

Forside: Havmølleparken Rødsand fotograferet fra et Lufthansa-fly på vej med Københavns Lufthavn

Foto:

Kasper Meldgaard (Naviair)

Jan Eliassen (Naviair)

Hent bæredygtighedsrapporten på www.naviair.dk/ar