

Årsrapport 2025





2025 var det sidste år, hvor Forsvarets F16'ere var at finde på frekvenserne som en del af afvisningsberedskabet. Fremover flyves afvisningsberedskabet med F35.

Indhold

Virksomhedsoplysninger.....	3
Ledelsesberetning	7
Ledelsespåtegning.....	56
De uafhængige revisorers revisionspåtegning.....	57
De uafhængige revisorers erklæring på bæredygtighedsrapporten	61
Resultatopgørelse.....	64
Balance	65
Egenkapitalopgørelse & Pengestrømsopgørelse	66
Noter	67
Anvendt regnskabspraksis	75

Forsidefoto:
Kontroltårnet i København
en tidlig morgen i februar.

Årsrapport 2025
Udgivet 12. marts 2026
Hent årsrapporten på
www.naviair.dk/ar



Virksomhedsoplysninger

Naviair

Naviair Allé 1
DK 2770 Kastrup
CVR-nr.: 26059763
Hjemsted: Kastrup
Regnskabsår: 01.01.2025 – 31.12.2025

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

Naviair er designeret af Trafikstyrelsen til at levere luftfartstjenester til luftfarten.

Bestyrelse

Flemming Jensen, Formand
Per Møller Jensen, Næstformand
Anne Charlotte Mark *
Casper Kamp Ransborg ***
Ellen Trane Nørby
Flemming Kim Hansen ***
Jørgen Martin Meyer
Pernille Dahlgaard **
Tine Hoeck Rodriguez ***

*) Formand for bestyrelsens revisionsudvalg
**) Medlem af bestyrelsens revisionsudvalg
***) Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

Direktion

Anders Rex, CEO
Mads Kvist Eriksen, CFO

Revisorer

Deloitte
Weidekampsgade 6
DK 2300 København S
Udpegede bæredygtighedsrevisorer

Rigsrevisionen
Landgreven 4
DK 1301 København

Modervirksomhed

Naviair

Konsoliderede
dattervirksomheder

Naviair Surveillance
A/S
(100 % ejerandel)

Naviair Surveillance
USA LLC
(100 % ejerandel)

Naviair Surveillance USA LLC

Naviair Surveillance USA LLC er et amerikansk selskab (Limited Liability Company), som ejes 100 % af Naviair Surveillance A/S. Selskabets formål er at fungere som et amerikansk holdingselskab for ejerandelen i Aireon Holdings LLC.

Selskabet ledes af en bestyrelse (board of directors), der varetager den overordnede og strategiske ledelse. Selskabet er underlagt amerikansk selskabslovgivning.

Naviair Surveillance A/S

Naviair Surveillance A/S blev stiftet som et 100 % ejet datterselskab til Naviair den 17. januar 2014. Naviair Surveillance A/S er primært stiftet med henblik på (indirekte gennem holdingselskaber) at eje Naviairs ejerandele i det amerikanske selskab Aireon LLC.

Selskabet ledes af en bestyrelse, der varetager den overordnede og strategiske ledelse.

Andre værdipapirer
og kapitalandele

Aireon Holdings LLC
(4,13 % ejerandel)

Aireon Holdings LLC

Aireon Holdings LLC er et amerikansk selskab, som udvikler og implementerer rumbaserede globale lufttrafikovervågningssystemer til kommercielle luftfartsselskaber og luftfartstjenesteudbydere.

Naviair er blandt partnerne i Aireon Holdings LLC med en ejerandel på 4,13 %. De øvrige ejere er det amerikanske telekommunikations-selskab Iridium Satellite LLC (39,51 %) samt lufttrafikstyringsselskaberne NAV Canada (35,01 %), italienske ENAV (8,61 %), AirNav Ireland (4,13 %) og engelske NATS (8,61 %).

Associeret
virksomhed

Entry Point North AB
(33,3 % ejerandel)

Entry Point North AB

Entry Point North AB er en flyvelederskole beliggende ved Sturup lufthavn (Malmø). Entry Point North AB blev etableret som et aktieselskab (aktiebolag) i 2005, og ejes i dag ligeligt af Naviair, svenske LFV og irske AirNav.

Entry Point North AB ledes af en bestyrelse, der varetager den overordnede og strategiske ledelse. Selskabet reguleres efter den svenske aktieselskabslov.

Naviairs mission

Vi fremmer tilgængelighed og mobilitet i luftrummet for at understøtte vækst og sikkerhed i Danmark.

Naviairs vision

Vi udfordrer hinanden for at ramme den rette balance mellem kapacitet, service og omkostninger til fordel for tilgængeligheden i Danmark.

Vi udvikler infrastrukturen, så luftfarten kan favne bredere og dermed bidrage til øget mobilitet i Danmark.

Naviairs kerneaktiviteter

Naviair er ansvarlig for samfundskritisk infrastruktur og har dermed en vigtig rolle i Danmark, Grønland og på Færøerne.

Naviairs hovedaktivitet er lufttrafiktjeneste, som skal sikre, at flyvning i dansk luftrum – og ved danske lufthavne – gennemføres på en sikker og effektiv måde. Det sker gennem overvågning, instruktioner og informationer til luftfartøjerne, så der sikres tilstrækkelig adskillelse mellem disse.

Naviair er en del af luftfarten og luftfartens værdikæde. Naviair 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, blandt andet ved at de i videst muligt omfang har mulighed for at flyve deres foretrukne rute. Tilgængeligheden i luftrummet kan dog periodisk begrænses for nogle brugere blandt andet som følge af vejrforhold, trafik eller prioritering af militære operationer eller lignende.

Lufttrafiktjenesten understøttes af teknisk udstyr, som blandt andet omfatter jordbaseret radar- og navigationsudstyr, satellitnavigation, telekommunikationssystemer, samt den vitale tekniske del af lufttrafikstyringssystemet (ATM-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, Grønland og på Færøerne.

Flyveledelse

Naviair overvåger og styrer flyvninger i det danske luftrum for at sikre, at de fortages sikkert og effektivt. Dette omfatter kommunikation med piloter, overvågning af flyvekorridorer, håndtering af trafik og at give instruktioner til at sikre den rette adskillelse mellem luftfartøjer.

Naviair leverer:

- områdekontroltjeneste (en route) og indflyvningskontroltjeneste til Københavns lufthavn fra kontrolcentralen i København
- lokal tårnkontroltjeneste fra kontroltårnet i København
- lokal tårn- og indflyvningskontroltjeneste fra kontroltårnene i Roskilde, Billund, Aarhus, Aalborg og på Bornholm

Flyveinformations-, briefing- og flyvepladsflyveinformationstjeneste

Naviair leverer information til luftfartøjer om sikkerhedsrelevante forhold under flyvning. Det omfatter blandt andet oplysning om vejrforsinkelse, luftfartsrelaterede hændelser, ændringer i luftrum samt andre relevante oplysninger, der kan påvirke flyvningen.

Naviair leverer:

- flyveinformationstjeneste og briefingtjeneste fra kontrolcentralen i København
- flyveinformationstjeneste og briefingtjeneste fra kontrolcentralen i Nuuk
- flyvepladsflyveinformationstjeneste fra tårnet på Vágar

Teknisk drift og vedligehold

Naviair står for teknisk drift og vedligehold af egne navigationsanlæg, kommunikationsanlæg, overvågningssystemer og øvrigt teknisk udstyr til lufttrafikstyring i Danmark, Grønland og på Færøerne. Fra Naviairs tekniske baser i København, Billund og Aalborg sælges teknisk drift og vedligehold til luftfartskunder.

Luftfartsinformationstjeneste

Naviair leverer information, der er relevant for planlægning og gennemførelse af flyvninger. Det omfatter oplysninger om lufthavne, navigationshjælpemidler, luftveje, luftrum og andre faktorer, der er nødvendige for en sikker og effektiv flyvning.

Naviair leverer aeronautiske publikationer, AIP'er, i Danmark, Grønland og på Færøerne.





Ledelsesberetning

I 2025 har Naviair bidraget til en velfungerende luftfartssektor ved at levere stabil og effektiv styring af lufttrafikken med høj sikkerhed. På trods af et lavere trafikniveau end forventet er der sikret en positiv økonomisk udvikling gennem fokuseret omkostningsstyring.

Årets resultat blev et overskud på 31,8 mio. kr. efter skat, hvilket er i tråd med forventningerne ved årets begyndelse. Naviairs indtjening er negativt påvirket af den lavere trafik, hvilket opvejes af et lavere omkostningsniveau på driftsområdet.

2025 er første år i referenceperiode 4, der dækker perioden 2025-2029. Naviairs præstationsplan for perioden er ved årsrapportens afslutning i godkendelsesproces hos EU-kommissionen. For 2025 har Naviair i årsregnskabet indregnet omsætning fra en route og TNC enhedsrater ud fra de enhedsrater, der fremgår af den fremlagte præstationsplan. Såfremt præstationsplanen ikke bliver godkendt, skal der udarbejdes en revideret præstationsplan, der skal behandles og godkendes.

I lighed med foregående år, har der været store udsving i trafikken hen over året med sommerperioden som den travleste periode. Særligt Københavns Lufthavn har været i vækst med en stigning i operationer på 6,6 pct. i forhold til 2024.

Samlet set er trafikken i dansk luftrum steget 1,1 pct. i forhold til 2024, hvilket er markant lavere end den gennemsnitlige stigning i Europa. Hovedårsagen til det lavere trafikniveau er krigen i Ukraine. I 2025 har Naviair desuden implementeret en ny struktur for træningsområder til Forsvarets nye F-35 fightere i dansk luftrum.

Som del af den europæiske præstationsordning er fastsat mål for sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet. Kapacitetsmålene definerer, hvor meget forsinkelse

der i gennemsnit må forekomme pr. operation i dansk luftrum. I 2025 var den gennemsnitlige forsinkelse for en route 0,11 minutter pr. operation og i Københavns Lufthavn var den 0,55 minutter pr. landing – begge over de fastsatte mål på henholdsvis 0,10 og 0,20 minutter.

Halvdelen af forsinkelserne i Københavns Lufthavn skyldes dårligt vejr samt nedsat kapacitet i lufthavnen, fx som følge af vedligehold af start- og landingsbaner. Ca. 45 pct. af forsinkelserne skyldes mangel på flyveledere. Naviair arbejder målrettet på at styrke kapaciteten gennem fortsat rekruttering og uddannelse af nye flyveledere.

Udover det fortsatte arbejde med at opbygge den operationelle robusthed, har Naviair fokuseret på at opnå en bedre udnyttelse af eksisterende ressourcer. I 2025 blev der arbejdet målrettet med at optimere trafikafviklingen. Det har blandt andet ført til et øget fokus på at prioritere den første trafikrotation i morgentimerne for at sikre større rettidighed i trafikken hen over hele døgnet.

På bæredygtighedsområdet har Naviair gennem hele 2025 indtaget en førsteplads blandt EU's medlemsstater i forhold til at sikre den mest direkte ruteføring. På trods af dette opfyldte Naviair i 2025 ikke præstationsordningens miljømål for "Horizontal flight efficiency". Naviair havde en afvigelse mellem faktisk fløjne ruter i dansk luftrum og den mest direkte rute på 1,44 pct. Målet var 1,43 pct.

Naviairs tekniske drift har gennem hele året været tilfredsstillende og leveret opetider på navigations- og kommunikationsanlæg og overvågningssystemer, som har været højere end målet på 99,9 pct.

I september blev der observeret droner over en række danske lufthavne. Først i Københavns Lufthavn den 22. september, og derefter i Aalborg Lufthavn og Billund Lufthavn den 24. september. I Københavns Lufthavn medførte observationer af droner, at Naviair lukkede for

start og landinger i fire timer, og at 31 fly blev omdirigeret til andre lufthavne. Gennem godt samarbejde og en professionel tilgang blev dronehændelserne håndteret sikkert uden fare for flytrafik eller passagerer. Hændelserne blev en test af det interne beredskab og har samtidigt styrket Naviairs samarbejde med myndigheder og eksterne samarbejdspartnere.

Den sikkerhedspolitiske situation i Europa, og den øgede trussel mod infrastruktur i Danmark, understreger vigtigheden af at have et robust beredskab og målrettede indsatser for at forebygge cybertrusler mod administrative og operative netværk. Naviair har i 2025 arbejdet med at implementere EU's cybersikkerhedsdirektiv NIS2. Lovgivningen indeholder skærpede krav til virksomheder ansvarlige for kritisk infrastruktur på informations- og cybersikkerhedsområdet. Udover NIS2-implementeringen har Naviair intensiveret arbejdet omkring fysisk sikkerhed.

For at sikre et Air Traffic Management-system (ATM-system) gearet til fremtiden, har Naviair i samarbejde med de fem øvrige medlemslande i COOPANS Alliancen, en kontrakt om en teknologisk opgradering af det nuværende ATM-system. Med opgraderingen overgår Naviair til den nyeste generation af moderne flyveledelse, som understøtter en effektiv ressourceudnyttelse og en smidig integrering af ny teknologi. I løbet af 2025 er der etableret en tværgående projektorganisation, der skal drive de aktiviteter, som er nødvendige at gennemføre, inden systemet forventeligt kan sættes i drift i slutningen af 2029.

Opgraderingen af ATM-systemet og implementeringen af NIS2-direktivet indgår begge i Naviairs nye strategiske retning "Sammen om Naviair". Strategien har til formål at sikre, at Naviair står stærkt både i forhold til økonomi og præstationer og er rustet til at leve op til øgede krav og mål fra omverdenen.



Tårnsimulator i København

I 2026 er fokus på at styrke forsyningssikkerheden, bl.a. ved at tiltrække og fastholde de rette ressourcer og kompetencer, så der sikres en robust bemanning særligt på det operative område.

Bæredygtighed og den grønne omstilling af luftfarten er et vigtigt fokusområde for Naviair. Foruden en førsteplads i "Horizontal flight efficiency" er der skabt flere gode resultater i forhold til den operationelle miljøperformance. I 2025 har 84,9 pct. af de afgående fly opnået en brændstofbesparende start ved at flyve direkte til den ønskede flyvehøjde. Resultatet ligger på niveau med 2024, hvilket er tilfredsstillende, da trafikken i Københavns Lufthavn samtidig er øget væsentligt.

For at reducere Naviairs egen drivhusgasudledning frem mod 2030, er der iværksat en række tiltag. I 2025 blev arealet med solceller på taget af Naviairs hovedkvarter i Kastrup udvidet og idriftsat, hvilket forventes årligt at dække 8 pct. af energiforbruget i bygningerne. Udskiftning af Naviairs aldrende ventilationsanlæg blev afsluttet i 2025. Udover at medvirke til et bedre indeklima med større komfort, vil udskiftningen bidrage til energioptimeringen.

Gennem en række strategiske indsatser har Naviair de seneste år arbejdet for at fremme et godt arbejdsmiljø og styrke trivslen blandt medarbejderne, hvilket i 2025 har skabt synlige resultater. I september gennemførte Naviair en trivselsundersøgelse, som viste en signifikant fremgang i den samlede arbejdslyst. Naviair ligger nu højere end landsgennemsnittet. Stor søgning til ledige stillinger og uddannelsespladser i 2025, kombineret med en lav personaleomsætning, understreger samtidig Naviairs position som en attraktiv arbejdsplads.

Vigtige begivenheder i 2025 (januar - juni)

Januar

Naviair indfører en serviceorienteret driftsmodel på det tekniske område. Den nye organisation styrker forsyningssikkerheden, skaber mere robust drift og giver klar ledelsesmæssig forankring på tværs af Naviairs teknologiske områder.

Arbejdet med Naviairs nye ATM-system, bliver officielt påbegyndt ved et kick-off-møde, hvor projektets aktiviteter blev fastlagt.

Morten Fruensgaard tiltræder som ny COO i Naviair.

Marts

Anders Rex bliver valgt til Eurocontrols Air Navigation Services Board som repræsentant for AirNav Ireland, Isavia, LFV og Naviair, der er flyvesikringstjenesterne i henholdsvis Irland, Island, Sverige og Danmark.

Naviair gennemfører en større opdatering af den teknisk-operative infrastruktur natten til den 5. marts 2025, som kræver lukning af dansk luftrum mellem kl. 01:00 til kl. 02:30. Opdateringen blev succesfuldt gennemført uden større gener for lufttrafikken.

Kontrolltårnet i Roskilde tager et nyt radio- og telefonsystem i drift, som er den seneste teknologi inden for området.

Februar

Med fokus på forsyningssikkerhed, drift og synlig ledelse, gennemfører Naviairs operationelle afdeling en større ændring af organisationen.

Juni

Janni Torp Kjærgaard tiltræder som ny interim HR-direktør i Naviair.

Vigtige begivenheder i 2025 (august - december)

August

455 personer søger om optagelse på flyvelederuddannelsen. Efter en optagelsesproces, der består af flere testfaser hen over efteråret, tilbydes 13 personer at starte på flyvelederuddannelsen.

September

Grundet observationer af droner lukker Naviair for starter og landinger i flere lufthavne, herunder Københavns Lufthavn, Aalborg Lufthavn og Billund Lufthavn, i løbet af uge 39.

Der gennemføres en trivselsmåling i Naviair, som viser en signifikant fremgang på seks point i den samlede arbejdslyst. Naviairs lander på indeks 73 i arbejdslyst, hvilket er højere end landsgennemsnittet på 72.

Oktober

Flyvevåbnet fylder 75 år den 1. oktober, hvilket Naviair fejrer sammen med Eskadrille 515, der har til opgave at lede den militære lufttrafik og dagligt fungerer som bindeled mellem den civile og militære flyveledelse.

Entry Point North (EPN) indgår en 5-årig kontrakt om leje af lokaler i Naviairs bygninger i Kastrup, som fra 1. januar 2026 skal huse EPN's danske uddannelsesaktiviteter. Flytningen betyder, at Naviairs flyvelederelever fremadrettet kan tage hele deres uddannelse i Danmark og bliver en del af Naviair fra første dag.

December

Naviair indgår kontrakt med Greenland Airports om etablering af et TMA (Terminal Control Area) med flyvekontrolltjeneste i luftrummet over Nuuk Lufthavn. TMA'et forventes at give højere sikkerhed og effektivitet, så kapaciteten i Nuuk Lufthavn kan øges. TMA'et etableres så hurtigt som muligt og forventeligt fra maj 2026.

Hoved- og nøgletalsoversigt

Naviairs økonomiske udvikling siden 1. januar 2021 kan beskrives ved disse hoved- og nøgletal:

KONCERN					
(Mio. DKK)	2025	2024	2023	2022	2021
Resultat					
Nettoomsætning	1.174,6	1.011,1	1.036,7	960,5	884,3
Driftsresultat	44,6	-208,9	35,1	53,4	5,4
Resultat af finansielle poster	-4,8	-4,7	-10,5	-10,6	-8,7
Årets resultat	31,8	-161,5	20,6	34,5	-2,2
Balance					
Anlægsaktiver	1.273,1	1.220,2	1.275,4	1.285,3	1.298,3
Omsætningsaktiver	947,2	1.135,0	1.216,0	1.140,4	1.018,2
Balancesum	2.220,3	2.355,2	2.491,4	2.425,7	2.316,5
Rentebærende gæld	808,4	1.017,5	953,7	940,0	829,7
- heraf ansvarlig lånekapital	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0
Egenkapital	987,7	962,0	1.131,1	1.114,9	1.082,8
Pengestrømme					
Pengestrømme fra:					
- driftsaktivitet	365,9	108,3	82,9	4,6	-286,9
- investeringsaktivitet	-170,0	-155,3	-108,5	-100,7	-82,4
- finansieringsaktivitet	-175,0	-50,1	25,1	75,1	398,8
Årets investeringer i materielle anlægsaktiver	131,2	-125,7	-91,0	-81,4	-60,1
Årets forskydning i likvider	20,8	3,1	-0,4	-21,0	29,4
Likvider ved årets udgang	42,3	21,5	18,4	18,8	39,8
Gennemsnitligt antal medarbejdere	670	647	620	603	613
Nøgletal i %					
Overskudsgrad	3,8	-20,7	3,4	5,6	0,6
Afkastningsgrad	2,0	-8,9	1,4	2,2	0,2
Soliditetsgrad ekskl. ansvarlig lånekapital	44,5	40,8	45,4	46,0	46,7
Soliditetsgrad inkl. ansvarlig lånekapital	53,5	49,3	53,4	54,2	55,4
Forrentning af egenkapital	3,3	-15,4	1,8	3,1	-0,2
Øvrige nøgletal					
Gearing	3,7	262,8	5,1	4,4	5,2
Rentedækningsgrad	5,8	0,2	6,1	8,4	10,3

MODERVIRKSOMHED				
2025	2024	2023	2022	2021
1.174,6	1011,2	1036,7	960,6	884,3
44,8	-208,7	35,2	53,7	5,5
-7,7	-11,0	-9,9	-11,0	-4,1
30,7	-169,0	19,6	32,8	1,1
1.131,4	1.081,7	1.112,2	1.124,5	1.142,5
1.084,5	1.262,6	1.366,7	1.283,8	1.154,4
2.216,0	2.344,3	2.478,9	2.408,2	2.296,9
808,4	1.017,5	953,7	940,0	829,7
200,0	200,0	200,0	200,0	200,0
974,4	943,7	1.112,7	1.093,0	1.060,3
366,1	136,0	82,9	4,9	-286,8
-170,0	-185,3	-108,5	-100,7	-82,4
-175,0	50,1	25,1	75,1	398,8
131,2	-125,7	-91,0	-81,4	-60,1
21,0	0,8	-0,4	-20,7	29,5
40,1	19,1	18,3	18,7	39,4
670	647	620	603	613
3,8	-20,6	3,4	5,6	0,6
2,0	-8,9	1,4	2,2	0,2
44,0	40,3	44,9	45,4	46,2
53,0	48,8	53,0	53,7	54,9
3,2	-16,4	1,8	3,0	0,1
3,7	248,6	5,1	4,4	5,2
6,0	0,5	6,4	8,7	10,9

Hoved- og nøgletal er defineret og beregnet i overensstemmelse med Finansforeningens vejledning.

Overskudsgrad:
 $\frac{\text{Driftsresultat} \times 100}{\text{Nettoomsætning}}$

Afkastningsgrad:
 $\frac{\text{Driftsresultat} \times 100}{\text{Samlede aktiver}}$

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

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

Gearing:
 $\frac{\text{Nettorentebærende gæld (ekskl. ansvarlig lånekapital)}}{\text{EBITDA (Driftsresultat + Af- og nedskrivninger)}}$

Rentedækningsgrad:
 $\frac{\text{EBITDA} + \text{Renteindtægter}}{\text{Renteomkostninger}}$

Nøgletallene er udarbejdet i overensstemmelse med Finansforeningens anbefalinger og vejledning.

Udvikling i aktiviteter og økonomiske forhold

Naviair aflægger årsrapport for både koncern- og modervirksomhed. I årsrapporten kommenteres som udgangspunkt alene på koncernens regnskabstal. Den primære forskel mellem koncern- og modervirksomhed er, at kapitalandele i associerede virksomheder indregnes til kostpris i modervirksomheden og efter indre værdis metode i koncernen.

Årets resultat

Årets resultat blev et overskud på 31,8 mio. kr. efter skat mod et underskud på 161,5 mio. kr. i 2024.

Forventningen ved årets begyndelse var et overskud efter skat på 20–30 mio. kr., og denne forventning blev fastholdt i halvårsrapporten. Naviairs indtjening var negativt påvirket af den lavere trafik, hvilket blev opvejet af et lavere omkostningsniveau på driftsområdet

Naviairs gæld som følge af COVID-19 udgjorde på koncernniveau 549,3 mio. kr. ved årets udgang. Det modsatte COVID-19-tilgodehavnede hos luftfartsselskaberne udgjorde 592,9 mio. kr.

2025 er første år i referenceperiode 4, der dækker perioden 2025-2029. Naviairs præstationsplan for perioden er fortsat i godkendelsesproces hos EU-kommissionen. For 2025 har Naviair i årsregnskabet indregnet omsætning fra en route- og TNC-enhedsrater ud fra de enhedsrater, der fremgår af den fremlagte præstationsplan. Såfremt præstationsplanen ikke bliver godkendt, skal der udarbejdes en revideret præstationsplan, der skal behandles og godkendes.

En ændret præstationsplan vil kunne medføre reguleringer af den indregnede omsætning i 2025, samt opgjorte over-/underdækninger. Indvirkning af eventuelle korrektioner kan først endeligt fastsættes, når præstationsplanen er godkendt, ligesom eventuelle ændringer kan påvirke ét eller flere år i perioden 2025-2029.

Enhedsrater

Naviairs primære indtægter opkræves fra luftfartsselskaberne som en rate pr. serviceenhed (enhedsrater). Enhedsraterne fastsættes for henholdsvis en route-trafikken i dansk luftrum og start- og landingsafgifter i Københavns Lufthavn og Billund Lufthavn. Raterne fastsættes ud fra Naviairs omkostninger til de enkelte tjenester. Start- og landingsafgiften fastlægges ud fra flyets vægt, og en route-afgiften beregnes ud fra flyets vægt samt den distance flyet har fløjet i dansk luftrum.

I 2025 udgjorde en route-enhedsraten for dansk luftrum 676,13 kr. pr. serviceenhed. Naviairs andel af enhedsraten udgjorde 572,18 kr. pr. serviceenhed, mens resterende andele tilgår DMI og Trafikstyrelsen.

Start- og landingsafgifter i Københavns Lufthavn udgjorde enhedsraten 1.709,32 kr. pr. serviceenhed. Naviairs andel af enhedsraten udgjorde 1.693,16 kr. pr. serviceenhed, mens resterende andel tilgår DMI.

Præstationsordningen

Siden 2012 har Naviairs områdekontrolltjeneste og tårn- og indflyvningskontrolltjenesten i Københavns Lufthavn været underlagt den europæiske præstationsordning. Præstationsordningen udspringer af Single European Sky-lovgivningen, hvor EU både vil sikre en mere effektiv udnyttelse af luftrummet over Europa og tilstrækkelig kapacitet i luftrummet til den stigende lufttrafik. Samtidig er det målet at nedbringe CO₂e-udledningen og udgifterne til luftfartstjenester.

Præstationsordningen er juridisk bindende for EU-medlemsstaterne. Danmark – og dermed Naviair – bliver målt på de resultater, der præsteres.

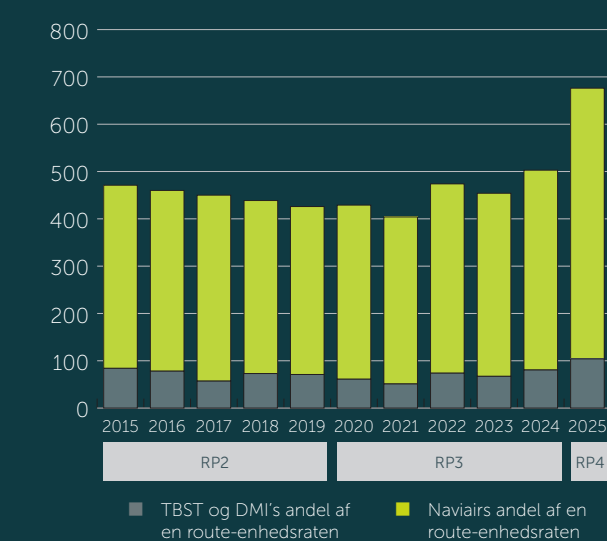
Reguleringsmæssige over-/underdækninger

Rammerne for Naviairs økonomi er fastlagt på EU-niveau i præstationsordningen.

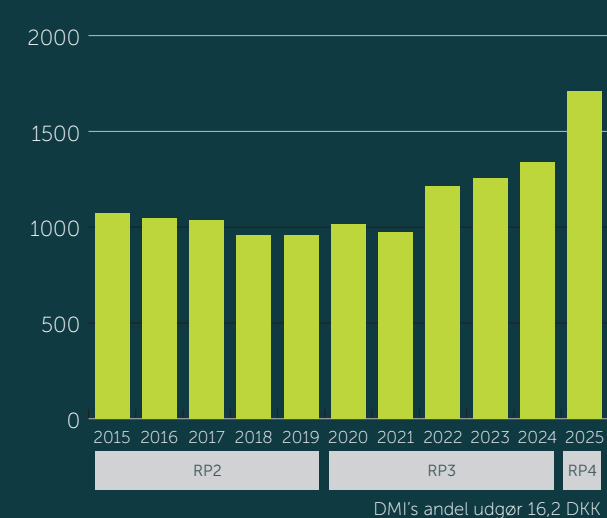
Præstationsordningen indeholder bestemmelser om efterregulering af Naviairs indtægter i fremtidige års rater. Indtægterne reguleres i tilfælde, hvor indtægterne fra de opkrævede rater afviger fra det forudsatte på tidspunktet for fastsættelse af raterne, for eksempel med hensyn til trafik, inflation, ubalancer fra tidligere år mv. Reguleringen kan medføre, at Naviair skal tilbagebetale opkrævede rater til kunderne ved at nedsætte raterne fremadrettet, for eksempel hvis trafikken har været højere end forudsat. Hvis trafikken har været lavere end forudsat, får Naviair et tilgodehavende hos kunderne, som opkræves fremadrettet via raterne.

Naviair har fortsat et stort tilgodehavende hos kunderne som følge af lav trafik under COVID-19 og højere inflation end forudsat de seneste år. Tilgodehavendet som følge af COVID-19 tilbagetales til Naviair gennem rater over 7 år frem til og med 2029.

Enhedsrate, En route (DKK)



Enhedsrate, TNC København (DKK)



Trafik

I 2025 steg antallet af kontrollerede operationer i dansk luftrum med 1,1 pct. til 600.241 operationer mod 593.946 operationer i 2024 eller svarende til 89,7 pct. af antallet af operationer i 2019 (669.375). Målt i serviceenheder ses i 2025 et fald på 0,8 pct. i forhold til 2024.

I Københavns Lufthavn var antallet af starter og landinger på 256.659 i 2025 mod 240.676 i 2024 svarende til 97,4 pct. af antallet af starter og landinger i 2019 (263.434). Antallet af serviceenheder i København Lufthavn steg i 2025 med 6,0 pct i forhold til 2024.

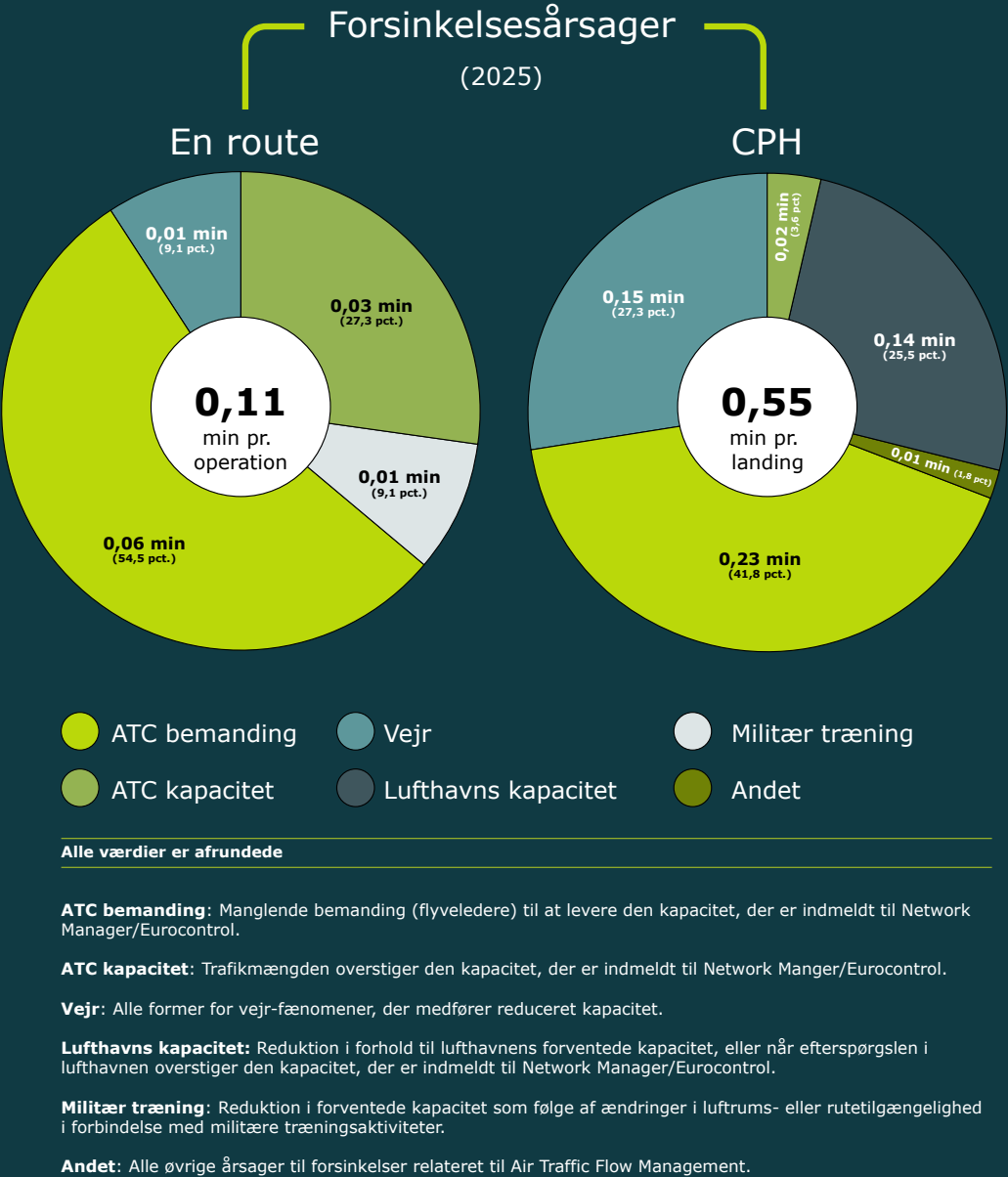
I Billund Lufthavn faldt antallet af starter og landinger i 2025 med –9,7 pct. til 36.372 operationer mod 40.287 operationer i 2024 eller svarende til 78,9 pct. i forhold til antal operationer i 2019 (46.120).

Det samlede antal indenrigsflyvninger i Danmark, opgjort i antal operationer, steg med 0,4 pct i forhold til 2024, svarende til 75,5 pct. af 2019.

Præstationsordningen indeholder kapacitetsmål, som fastlægger, hvor mange minutter et fly i gennemsnit må være forsinket. Præstationsordningen indeholder samtidig bestemmelse om bod ved manglende overholdelse af kapacitetsmålet.

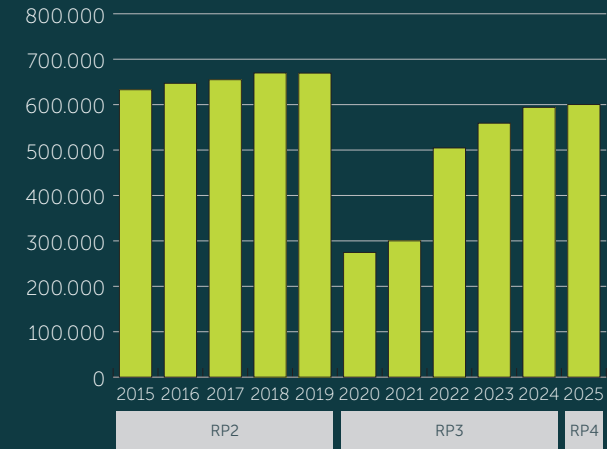
I dansk luftrum var den gennemsnitlige en route-forsinkelse i 2025 på 0,11 minutter pr. operation, hvilket svarer til 65.873 minutters forsinkelse. Målet for den maksimalt gennemsnitlige forsinkelse var på 0,10 minutter pr. operation, hvilket betyder, at Naviair ikke indfrier målet for 2025. Afvigelsen er ikke stor nok til at udløse bod.

I Københavns Lufthavn var der i gennemsnit 0,55 minutters forsinkelse pr. landing i 2025, og kapacitetsmålet var 0,20 minutter pr. landing. Dermed er målet for 2025 ikke indfriet. Naviair får bod for manglende målopfyldelse, uanset årsagen til forsinkelse. Lidt over halvdelen af forsinkelserne i Københavns lufthavn skyldes dårligt vejr samt nedsat kapacitet i lufthavnen, fx som følge af banevedligehold. Ca. 45 pct. af forsinkelserne skyldes mangel på flyveledere. Naviairs bod i 2025 udgør 2,4 mio. kr., som skal betales tilbage til brugerne.

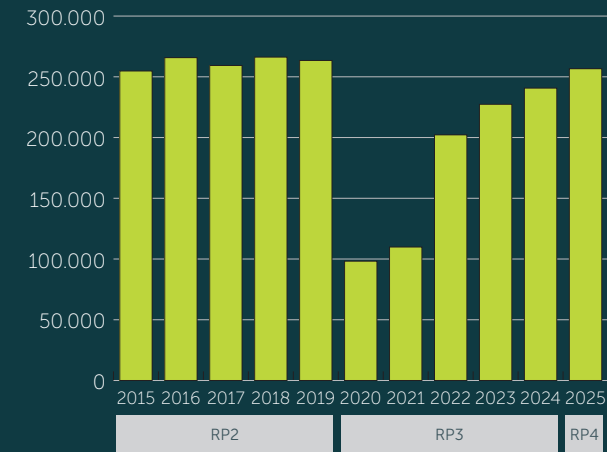


Yderligere information på Eurocontrols hjemmeside.

Operationer, En route
En route-operationer, dansk luftrum



Operationer, TNC København
Starter og landinger, Københavns Lufthavn



Ordinære driftsindtægter

Nettoomsætningen, som udgør indtægterne fra Naviairs aktivitetsområder, var i 2025 på 1.174,6 mio. kr. mod 1.011,1 mio. kr. i 2024. Nettoomsætningen er negativt påvirket af reguleringsmæssige over-/underdækninger på 218,8 mio. kr.

Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger udgjorde 259,1 mio. kr. i 2025 mod 275,6 mio. kr. i 2024. Faldet på 16,5 mio. kr. skyldes primært højt omkostningsniveau i 2024 til nedlukning af Remote Tower System.

Personaleomkostninger

Personaleomkostningerne udgjorde 793,7 mio. kr. i 2025 mod 762,0 mio. kr. i 2024. De samlede personaleomkostninger er dermed steget med 31,7 mio. kr. Stigningen skyldes dels flere medarbejdere, dels højere lønninger som følge af overenskomst-mæssige procentreguleringer samt et større forbrug af ekstravagter.

Det gennemsnitlige antal fuldtidsbeskæftigede medarbejdere (FTE) var 670 i 2025 mod 647 i 2024. Ultimo 2025 var der 681 fuldtidsbeskæftigede medarbejdere i Naviair.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger udgjorde 109,9 mio. kr. i 2025 mod 211,9 mio. kr. i 2024. Ændringen skyldes særligt høje af- og nedskrivninger i 2024, hvor Remote Tower System-projektet i Billund blev nedskrevet.

Investeringerne i immaterielle og materielle anlægsaktiver udgjorde 170,0 mio. kr. i 2025, hvilket er 14,7 mio. kr. mere end i 2024.

Balance

Naviairs balancesum udgjorde 2.220,3 mio. kr. pr. 31. december 2025 mod 2.355,2 mio. kr. pr. 31. december 2024. Faldet skyldes primært opkrævning af reguleringsmæssig underdækning fra brugerne, som dermed både har reduceret tilgodehavender på aktivsiden og den rentebærende gæld på passivsiden.

Naviair får dækning for de faktiske omkostninger under nogle givne forudsætninger (jf. EU-forordningen om "Exceptional Measures"). På den baggrund må Naviair opkræve en del af underdækningen fra 2020/2021 hos luftfartsselskaberne gennem forhøjede enhedsrater over en syvårig periode fra og med 2023. Naviairs over-/underdækning reguleres årligt.

Naviairs egenkapital var pr. 31. december 2025 på 987,7 mio. kr., hvoraf 600,0 mio. kr. er ansvarlig kapital, 344,0 mio. kr. er overført resultat, og 43,7 mio. kr. er reserve for nettoopskrivningen efter indre værdis metode.

Pr. 31. december 2025 var der en restgæld på 200,0 mio. kr. af det ansvarlige lån, som Naviair fik ved etableringen som selvstændig offentlig virksomhed i 2010. Det ansvarlige lån er indgået på betingelser, der betyder, at lånet til enhver tid kan anses for egenkapital eller kapital sidestillet hermed.

Årets positive pengestrøm vedrørende drift udgjorde 365,9 mio. kr. Likviditeten er steget med 20,8 mio. kr. Lånefaciliteten på samlet 1.375,0 mio. kr. sikrer tilstrækkelig likviditet til at opretholde driften i 2026.

Soliditetsgrad inklusiv ansvarlig lånekapital udgør 53,5 pct.



Modervirksomhedens resultat opdelt på costbaser

De to største costbaser, "En route - Danmark" og "TNC København", er reguleret i henhold til Europa-Kommis-sionens gennemførelsesforordning nr. 2019/317 af 11. februar 2019 om oprettelse af en præstations- og afgifts-ordning for det fælles europæiske luftrum. I henhold til ovennævnte forordning er Naviair forpligtet til at fordele sine indtægter og omkostninger på costbaser. Omkost-ningerne fordeles ved en direkte fordeling til costbaserne – blandt andet gennem tidsregistrering på arbejdsopga-ver eller via fordelingsnøgler.

COSTBASEREGNSKAB 2025 (DKK 1.000)	En route Danmark	En route Intern Grønland	En route Nord- atlanten	TNC København	Øvrige	I alt
Indtægter inkl. regulering af over-/underdækning	916.157	43.162	34.139	291.109	109.091	1.393.658
Andre eksterne omkostninger	-157.189	-22.093	-22.738	-42.215	-14.662	-258.897
Personaleomkostninger fratrük- ket arbejde udført for egen reg- ning og opført under aktiver	-505.924	-11.564	-10.417	-155.774	-77.560	-761.239
EBITDA	253.044	9.505	984	93.120	16.869	373.522
Af- og nedskrivninger	-84.588	-3.553	-5.096	-14.681	-1.994	-109.912
EBIT	168.456	5.952	-4.112	78.439	14.875	263.610
Finansielle poster	-12.334	-491	-404	-2.077	7.633	-7.673
Resultat før skat	156.122	5.461	-4.516	76.362	22.508	255.937

Kunder

Naviair er i løbende dialog med kunderne om deres behov og forventninger, så der kan ydes den bedst mulige service. Der afholdes kundemøder med lufthavne, luftfartsselskaber og Forsvaret blandt andet for at sikre, at der er tilfredshed med det operative samarbejde og Naviairs service.

I 2025 var Naviairs fem største en route-kunder (antal operationer):

SAS.....	22 %
Norwegian.....	12 %
Ryanair.....	7 %
KLM	5 %
Lufthansa	5 %

I 2025 var Naviairs fem største kunder inden for tårnkontrolltjeneste i Københavns Lufthavn (antal starter):

SAS.....	40 %
Norwegian.....	13 %
Ryanair.....	7 %
Easyjet	3 %
Lufthansa	3 %

Naviair udfører AIS (Aeronautical Information Service), som omfatter aeronautiske publikationer for Danmark, Grønland og Færøerne. Naviair publicerer AIP'er (Aeronautical Information Publications) for alle tre områder samt VFG (Visual Flight Guide) for Danmark.

Desuden udgiver Naviair AIC'er (Aeronautical Information Circulars), Supplemter og NOTAMs (Notice to Airmen). I 2025 var der ca. 1.400 kunder, som abonnerede på nyhedsbrev om Naviairs publikationer.

God selskabsledelse

Rammerne for Naviairs virksomhed er fastlagt i lov om Naviair. Med selskabets status som selvstændig offentlig virksomhed har den danske stat gennem Transportministeriet den endelige myndighed over virksomheden inden for de rammer, der er fastlagt i lovgivningen.

I Naviair tilrettelægges selskabsledelsen således, at den er tilpasset såvel lovgivningen som virksomhedens karakter. Herudover er Naviair underlagt selskabsloven, årsregnskabsloven og anden relevant lovgivning med de fornødne tilpasninger, der gælder for Naviair. Naviair er også omfattet af offentlighedsloven og forvaltningsloven.

Naviair følger statens anbefalinger for god selskabsledelse, hvor det er relevant for virksomheden. Anbefalingerne omfatter retningslinjer for styringen af statslige virksomheder, herunder krav, forventninger og anbefalinger om virksomhedsledelse. Anbefalingerne er samlet på Finansministeriets hjemmeside www.fm.dk.

Endvidere følges de anbefalinger fra Komitéen for god Selskabsledelse, der – set i lyset af Naviairs særlige virksomhedsform – er relevante for Naviair således, som de er beskrevet på www.corporategovernance.dk.

I 2020 etablerede Naviair en whistleblowerordning. Ordningen er beskrevet med et selvstændigt afsnit i Bæredygtighedsrapportens under "Ledelsesoplysninger".

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 følge de retningslinjer og anvisninger, som bestyrelsen har angivet. Der er også fastlagt en forretningsorden for direktionen.

Bestyrelsens sammensætning beskrives i afsnittet "Naviairs ledelse og ledelsens behandling af bæredygtighedsforhold" i Bæredygtighedsrapporten.

Bestyrelsen besidder samlet set generelle erhvervs- og ledelsesmæssige kompetencer samt indsigt i luftfartsområdet og samfundsforhold. Der er etableret en årlig evalueringsprocedure for bestyrelsen. Seneste evaluering blev gennemført med intern bistand i andet halvår 2025.

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

Formandskabet for bestyrelsen holder kvartalsvise møder med transportministeren og aflægger i den forbindelse en omfattende og detaljeret rapportering om virksomhedens strategiske forhold og opfølgning på virksomhedens driftsresultater mv.

Der er udformet regnskabs- og kontrolsystemer 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.

Ansaret for opretholdelsen af tilstrækkelige og effektive interne kontroller og risikostyring i forbindelse med regnskabsaflæggelsen er forankret i direktionen. Direktionen følger den økonomiske udvikling blandt andet gennem månedlige rapporteringer, som også deles med bestyrelsen. Endvidere rapporterer direktionen om den økonomiske udvikling til bestyrelsen i forbindelse med hvert bestyrelsesmøde. Procedurer, regnskabsinstrukser mv. er beskrevet i Naviairs Økonomihåndbog.

Bestyrelsen overvåger regnskabsaflæggelsesprocessen, herunder blandt andet at gældende lovgivning overholdes, og at anvendt regnskabspraksis er relevant. Bestyrelsen har et internt revisionsudvalg med to medlemmer.

Redegørelse om dataetik

Dette afsnit er en redegørelse efter årsregnskabslovens § 99 d om Naviairs politik for dataetik.

Anvendelse af data er en både grundlæggende, nødvendig og integreret del af arbejdet i Naviair, der blandt andet består i at indsamle og behandle data inden for rammerne af luftfartslovgivningen. Det sker med henblik på at monitorere og forbedre flyvesikkerhed og security og for at understøtte en effektiv lufttrafikstyring.

Naviairs Politik for dataetik fastlægger principper for Naviairs nøjagtighed i dataregistrering, omhyggelighed i databehandling og klassificering/prioritering af data i forskellige niveauer af følsomhed og fortrolighed. Politikken fastlægger også principper for kritisk tilgang til datakilder, herunder i anvendelsen af AI.

Naviairs politik for dataetik er vedtaget af bestyrelsen i 2024. Politikken er i 2025 udmøntet i konkrete retningslinjer for brugen af AI.

Redegørelse for mangfoldighed

Naviair gør brug af årsregnskabslovens § 107 d, stk. 5, og henviser til afsnittet "køn og mangfoldighed" i bæredygtighedsrapporten, på side 46-47. I afsnittet redegøres for Naviairs politik, tiltag, mål og indikatorer for køn og mangfoldighed.

Oplysninger om immaterielle nøgleressourcer

Naviair aflægger regnskab efter årsregnskabsloven for virksomheder i regnskabsklasse D og skal efter årsregnskabslovens § 99, stk. 2, medtage oplysninger om immaterielle nøgleressourcer og redegøre for, hvordan virksomhedens forretningsmodel grundlæggende afhænger af sådanne immaterielle nøgleressourcer, og hvordan disse ressourcer er en kilde til værdiskabelse for virksomheden. Naviair henviser her til afsnittet om "Generelle oplysninger" i Bæredygtighedsrapporten, hvori der blandt andet redegøres for bestyrelsens ledelseserhverv i andre virksomheder, samt afsnittet om "Sociale forhold" i Bæredygtighedsrapporten, som indeholder oplysninger om medarbejderne som nøgleressourcer.

Særlige risici

Naviair foretager løbende en vurdering af hvilke risici, der kan påvirke virksomheden. For at risici vurderes som høje, skal det både være sandsynligt, at området kan blive påvirket, og effekten af påvirkningen skal medføre alvorlige konsekvenser.

Indtægtsgrundlag 2025-2029

Rammerne for Naviairs indtægtsgrundlag for 2025-2029 bliver fastlagt i regi af den europæiske præstationsordning. Rammerne forventes fastlagt i overensstemmelse med statens indmelding til EU-kommissionen i august 2025. Fastlæggelsen vil forventeligt ske i første kvartal af 2026.

Flytrafikken

En mere negativ udvikling i flytrafikken end forudsat i budgettet, udgør en væsentlig økonomisk risiko for Naviair, da hovedindtægterne hænger sammen med omfanget af en route-trafik i danske luftrum og trafikken til og fra de lufthavne, som Naviair betjener.

Operationelt

Der er risiko for reguleringer af trafikken i Københavns Lufthavn på enkelte dage – særligt i forbindelse med weekender, helligdage og ferieperioder.

Cybersikkerhed

Som leverandør af kritisk infrastruktur er Naviair underlagt særligt høje krav til informations- og cybersikkerhed. Organisationen står over for en vedvarende forhøjet risiko for cyberangreb mod både administrative og operative systemer, og trusselsniveauet vurderes løbende som højt af både Naviair og myndighederne. Derfor er cybersikkerhed et centralt strategisk fokusområde.

Naviair overvåger kontinuerligt trusselsbilledet og gennemfører løbende forbedringer af sikkerhedsforanstaltninger for at beskytte systemer, data og driftskontinuitet.

Naviair har været ISO 27001-certificeret siden 2020, og certificeringen blev genbekræftet i 2025, hvilket dokumenterer en systematisk og vedvarende tilgang til håndtering af cyber- og informationssikkerhed.

Derudover arbejder Naviair med implementeringen af EU's NIS2-direktiv, der skærper kravene til cybersikkerhed for kritisk infrastruktur. Implementeringen er godt i gang og forventes færdiggjort i 2026, hvilket yderligere vil styrke organisationens modstandsdygtighed.

Tekniske systemer

Naviair leverer flyvekontrol gennem nogle af landets mest avancerede tekniske systemer, hvor driftsstabilitet og robusthed er afgørende for sikkerheden i dansk luftrum. Selv kortvarige tekniske forstyrrelser kan have store konsekvenser, og derfor er pålidelig drift og forebyggelse et centralt fokusområde.

Naviair arbejder systematisk med risikostyring, overvågning og vedligehold, så alle kritiske systemer fungerer stabilt og sikkert. For at minimere risikoen for afbrydelser er der etableret redundante og veldokumenterede back-up-løsninger på tværs af det tekniske miljø.

Naviair har en helhedsorienteret tilgang til robusthed, hvor forebyggelse, læring og løbende forbedring går hånd i hånd. Samtidig forberedes et generationsskifte

blandt tekniske nøglemedarbejdere gennem målrettet rekruttering, vidensdeling og kompetenceudvikling – for at sikre, at erfaring og ekspertise forbliver forankret i organisationen og fortsat understøtter en stabil og sikker drift af dansk luftrum.

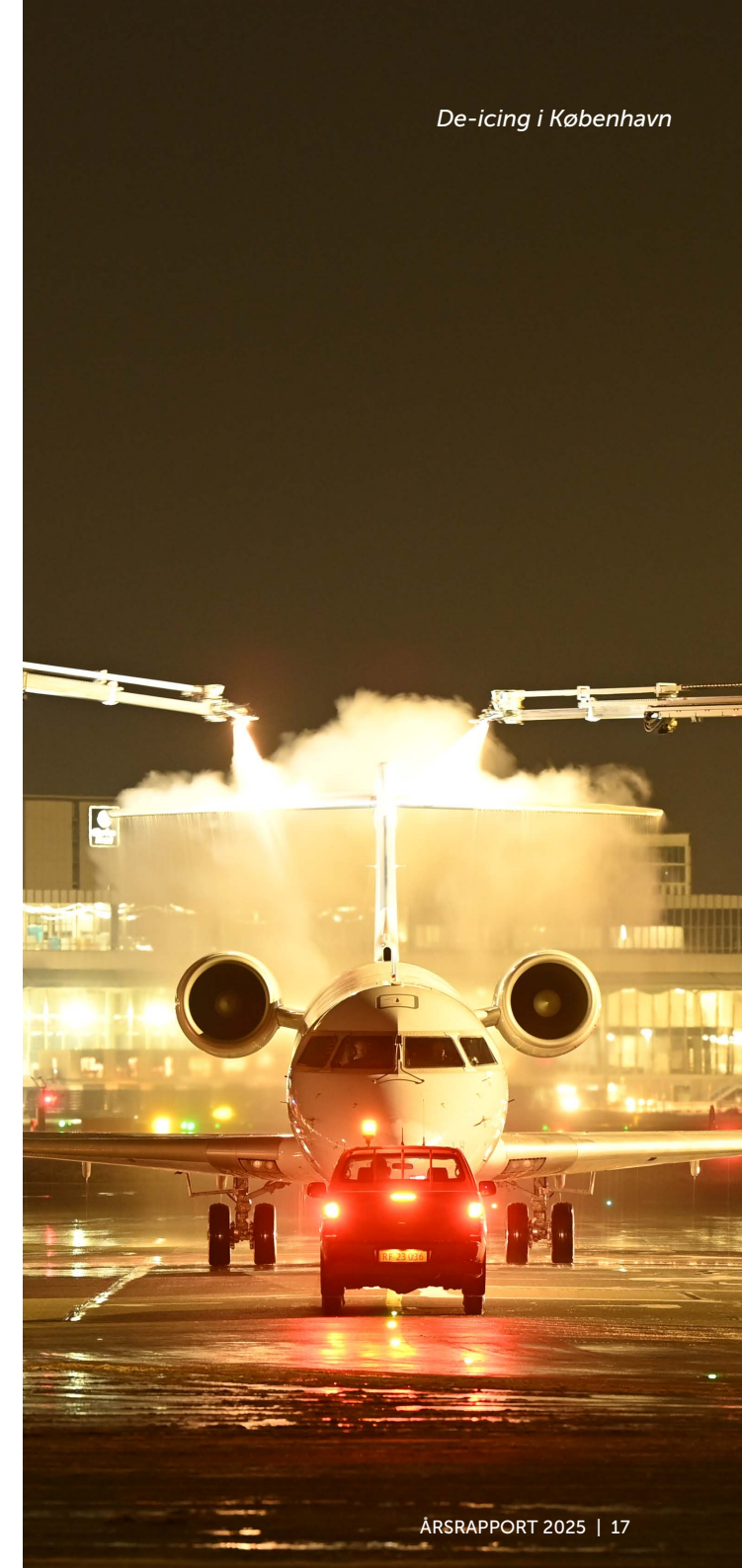
Organisatoriske og arbejdsmetodiske risici

Naviair ser organisationens struktur og arbejdsmetoder som centrale for både risikostyring og løbende effektivisering. I takt med den teknologiske udvikling og stigende regulatoriske krav arbejder ledelsen målrettet på at udvikle organisationen og modernisere arbejdsformerne, så de understøtter høj driftssikkerhed, agilitet og ansvarlighed.

Særligt den øgede kompleksitet, som følger af nye teknologier og NIS2-direktivet, stiller krav til klare roller, effektive processer og stærk tværfaglig koordinering. Derfor er der fokus på at skabe en fleksibel og robust organisation, der kan håndtere både daglig drift og strategisk udvikling med samme høje kvalitet og sikkerhed.

Forsikringer

Naviair har et forsikringsprogram, hvor forsikringsbare risici er forsikret, så eventuelle skader og ansvarspådragende handlinger ikke truer virksomheden økonomisk. Ud over lovpligtige forsikringer er der tegnet forsikringer mod driftstab, produktansvar og særligt luftfartsansvar.



Forventninger til 2026

I 2026 er det forventningen, at en route trafikken målt i serviceenheder vil stige med ca. 2 pct i forhold til 2025. Trafikken i København Lufthavn målt i serviceenheder forventes at stige med ca. 5 pct. i forhold til 2025.

I 2026 forventer Naviair et overskud på 20-30 mio. kr. efter skat. Forudsætningen for overskuddet er, at Europa-Kommissionen godkender indmeldingen af forventede omkostninger for perioden 2025-2029, som en del af den samlede præstationsplan for referenceperiode 4. Godkendes planen ikke, kan det forværre Naviairs økonomi og opgavevaretagelse. Naviair vil i givet fald udarbejde en justeret plan.

Billund Lufthavn



Bæredygtighedsrapport

Naviar præsenterer i det følgende sin Bæredygtighedsrapport udarbejdet med afsæt i Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), jf. Europa-Parlamentet og Rådets direktiv (EU) 2022/2464, samt de tilhørende Europæiske Standarder for Bæredygtighedsrapportering (ESRS), jf. delegeret forordning (EU) 2023/2775.

Som selvstændig offentlig virksomhed med mere end 500 ansatte blev Naviar omfattet af rapporteringskrav fra 2024, med mulighed for at anvende indfasningsbestemmelser. I 2025 anvender Naviar samme indfasningsbestemmelser som i 2024.

EU-Kommissionen fremsatte i 2025 en Omnibus-forenklingsspakke, som har til formål at forenkle og tilpasse bæredygtighedsrapportering, hvilket betyder, at Naviar fremadrettet ikke vil være omfattet af CSRD. I første kvartal af 2026 er Omnibus-forenklingsspakken under juridisk proces. På grund af usikkerhed om hvornår ændringerne bliver implementeret i dansk lov, rapporterer Naviar for regnskabsåret 2025 i overensstemmelse med ESRS.

Generelle oplysninger

I dette kapitel beskrives indledningsvist grundlaget for udarbejdelsen af bæredygtighedsrapporten og Naviars organisering og ledelse af bæredygtighedsarbejdet. Derefter præsenteres Naviars forretningsmodel, værdikæde og strategi ud fra et bæredygtighedsperspektiv og til sidst redegøres for arbejdet med og resultatet af Naviars dobbelt væsentlighedsvurdering af bæredygtighedsforhold.

Grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedsrapporten

Bæredygtighedsrapporten er udarbejdet på konsolideret grundlag og gælder samme virksomhed som det finansielle regnskab. Den konsoliderede rapportering udføres i henhold til artikel 48i i direktiv 2013/34/EU og følger det finansielle regnskab.

I 2025 er værdikædebeskrivelsen genbesøgt og vurderet fortsat at være dækkende i forhold til dobbelt-væsentlighedsvurderingen. Beskrivelsen omfatter den samlede værdikæde med opstrøms og nedstrøms aktiviteter, samt oplysninger om direkte og indirekte forretningsforbindelser, samt væsentlige indvirkninger, risici og muligheder knyttet til aktiviteterne.

I 2025 anvendte Naviar fortsat indfasningsbestemmelserne i henhold til ESRS 1, Appendiks C. Dette er sket i overensstemmelse med Kommissionens delegerede forordning (EU) 2025/1416 af 11. juli 2025 – den såkaldte Quick-fix-forordning – som pauser indfasningen af nye rapporteringskrav mens Omnibus-forenklingsspakken forhandles i EU's politiske system. På den baggrund udelader Naviar fuld rapportering vedrørende egen arbejdsstyrke (S1), berørte samfund (S3) samt forbrugere og slutbrugere (S4). Selv om indfasningsbestemmelserne anvendes, gives der i afsnittene "Egen arbejdsstyrke (S1)" og "Flyvesikkerhed (S3+S4)" en kort beskrivelse af politikker, tiltag, mål og eventuelle relevante indikatorer.

Naviar medtager oplysninger fra årsregnskabsloven § 107 d vedrørende virksomhedens mangfoldighedspolitik i afsnittet "Køn og mangfoldighed".

Naviar anvender ikke muligheden for undtagelse om bestemte oplysninger, der svarer til intellektuel ejendomsret, knowhow eller innovationsresultater, jf. ESRS 2, pkt. 5, litra d, eller om fritagelse for offentliggørelse af forestående udviklinger eller anliggender under forhandlinger, jf. ESRS 2, pkt. 5, litra e.

Naviars ledelse og ledelsens behandling af bæredygtighedsforhold

Naviar ledes af en bestyrelse, som varetager den overordnede ledelse. Naviars bestyrelse består af ni medlemmer, hvoraf seks medlemmer er udpeget af Transportministeren. Herudover består bestyrelsen af tre medarbejdervalgte medlemmer. Bestyrelsen skal ifølge vedtægterne sammensættes således, at den samlet set har generelle erhvervs- og ledelsesmæssige kompetencer samt indsigt i luftfartsområdet og samfundsforhold.

Direktionen er ansat af bestyrelsen til at varetage den daglige ledelse. Naviars registrerede direktion består af den administrerende direktør Anders Rex (CEO) og økonomidirektøren Mads Kvist Eriksen (CFO). Den daglige drift varetages i et samarbejde med driftsdirektøren Morten Fruensgaard (COO), den tekniske direktør Jimmi Hartvig Iversen (CTO), den kommercielle direktør Thorsten Elkjær (CCO) og HR-direktør Janni Torp Kjærgaard (CHRO), som tilsammen udgør "Daglig Direktion".

Naviars ledelse (bestyrelse og direktion) er ansvarlige for at efterleve gældende lovgivning, herunder Lov om Naviar og bestemmelser i selskabsloven og årsregnskabsloven, samt de deraf afledte vedtægter og forretningsordener mv. Ledelsen besidder i kraft af deres hverv og position en ekspertise i Naviars forretningsgange. Dertil arbejder flere af Naviars afdelinger med ekspertise indenfor blandt andet jura, forretningsledelse og økonomi med administrationen af Naviars forretningsgange.

Naviars ledelse er sammensat med identiteter og kompetencer, som fremgår i oversigten på de næste sider. Oversigten viser ledelsens erfaring fra Naviar, andre virksomheder og bestyrelsesposter samt den bæredygtighedsrelaterede ekspertise, som bestyrelsesmedlemmerne og direktionen besidder.

Kontrolltårnet i Aarhus



Naviairs ledelse - Bestyrelse (pr. 31. december 2025)



Flemming Jensen (formand)
Administrerende direktør, DSB

Formand for bestyrelsen for:

- TP Aerospace

Medlem af bestyrelsen for:

- Industriens arbejdsgivere i Danmark
- Forretningsudvalget og hovedbestyrelsen i Dansk Industri



Per Møller Jensen (næstformand)
Administrerende direktør i Stjernegaard
Rejser og NYATI Safari



Anne Charlotte Mark
(formand for bestyrelsens revisionsudvalg)

Næstformand for bestyrelsen for:

- J-F. Lemvig Müller Holding
- Investeringsforeningen Sparinvest

Medlem af for bestyrelsen for:

- Investeringsforeningen Nykredit Invest
- Investeringsforeningen Nykredit Invest Engros
- Placeringsforeningen Nykredit Invest
- Kapitalforeningen Nykredit Invest Engros
- Investeringsforeningen Nykredit Invest Balance
- Jera Capital
- Lemvig-Müller Fonden
- Lærernes Pension
- Sygehusgrunden P/S



Pernille Dahlgaard
(medlem af bestyrelsens revisionsudvalg)
Chief Impact Officer hos Maersk Mc-Kinney Møller Centre for
Zero Carbon Shipping

Medlem af bestyrelsen for:

- PJ Circular Engineering



Jørgen Martin Meyer
Juridisk konsulent hos Kirk Larsen og
Ascanius Advokatpartnerselskab
Advokat (bestalling deponeret)

Medlem af bestyrelsen for:

- Dronning Louises Stiftelse
- Samrådets Boligselskab



Ellen Trane Nørby
Selvstændig konsulent. Ejer af Trane&Nørby Holding
og Consult Aps

Formand for bestyrelsen for:

- AL Sydbank A/S
- DANVA Dansk Vand- og Spildevandsforening

Medlem af bestyrelsen for:

- Enhance TopCo ApS
- Sønderborg Lufthavn A/S
- Projekt Zero-Fonden
- Arwos Spildevand A/S
- Arwos Vand A/S



Flemming Kim Hansen
Senior Engineer, ATM Support Systems, Naviair

Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

Formand for Teleklubben (Kreds 6)

Medlem af bestyrelsen for:

- TRF (Trafikforbundet)



Casper Kamp Ransborg
Flyveleder, Copenhagen TWR/APP, Naviair

Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem



Tine Hoeck Rodriguez
Apron flyveleder hos Naviair
Ejer af Psykoterapeut Tine Rodriguez

Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem

Medlem af bestyrelsen for:

- Danish ATS Operators

Naviairs ledelse - Direktion (pr. 31. december 2025)



Anders Rex

Profession:

- Chief Executive Officer

Ansæt i Naviair siden:

- 2023

Tidligere ansættelser

- Forsvarsattaché i Washington
- Chef for Udviklings- og Planlægningsstaben i Forsvarskommandoen
- Chef for Flyverkommandoen



Mads Kvist Eriksen

Profession:

- Chief Financial Officer

Ansæt i Naviair siden:

- 2021

Tidligere ansættelser

- Økonomidirektør, Forsvarsministeriet
- Underdirektør, DR



Morten Fruensgaard

Profession:

- Chief Operating Officer

Ansæt i Naviair siden:

- 2025

Tidligere ansættelser

- Vice President, Avinor
- Corporate Chief Crisis Incident Manager, Avinor



Jimmi Hartvig

Profession:

- Chief Technical Officer

Ansæt i Naviair siden:

- 2023

Tidligere ansættelser

- Head of Airport Technology, Københavns Lufthavne A/S



Janni Torp Kjærgaard

Profession:

- Chief Human Resources Officer (interim)

Ansæt i Naviair siden:

- 2025 (interim fra juni 2025, fratrådt 31. januar 2026)

Tidligere ansættelser

- Direktør, Forsvarsministeriets Personalestyrelse
- Vicedirektør, Energistyrelsen



Thorsten Elkjær

Profession:

- Chief Commercial Officer

Ansæt i Naviair siden:

- 2000

Tidligere ansættelser

- Chief Operating Officer
- Director Operations, Naviair

For at bidrage til endnu større gennemsigtighed vedrørende ekspertise og kompetencer hos Naviairs direktion er der inkluderet oplysninger om profession og tidligere chefansættelser.

Naviairs øverste ledelsesorgan (bestyrelsen) er sammensat med ligelig kønsfordeling blandt bestyrelsesmedlemmer udpeget af Naviairs ejer, transportministeren. Det vil sige, at 50 pct. er kvinder og 50 pct. er mænd. Som følge af ESRS 2, pkt. 21, litra e, defineres de tre medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer som værende ”ikke uafhængige bestyrelsesmedlemmer”, fordi de qua deres ansættelse har forretningsrelation til Naviair.

Naviairs direktion, som består af to personer, er 100 pct. mænd.

Bestyrelsens sammensætning pr. 31. december 2025	2024	2025	Enhed
Totale antal medlemmer	9	9	antal
Antal medarbejdervalgte medlemmer	3	3	antal
Procentdelen af uafhængige bestyrelsesmedlemmer	66,7	66,7	pct.
Procentdel af kvinder i bestyrelsen (inkl. medarbejdervalgte)	33,3	44,4	pct.
Procentdel af mænd i bestyrelsen (inkl. medarbejdervalgte)	66,7	55,6	pct.
Procentdel af kvinder i bestyrelsen (ekskl. medarbejdervalgte)	50	50	pct.
Procentdel af mænd i bestyrelsen (ekskl. medarbejdervalgte)	50	50	pct.

Bestyrelsen har bemyndiget revisionsudvalget til at føre tilsyn med Naviairs implementering af CSRD og rapporteringen af indvirkninger, risici og muligheder knyttet til bæredygtighedsforhold.

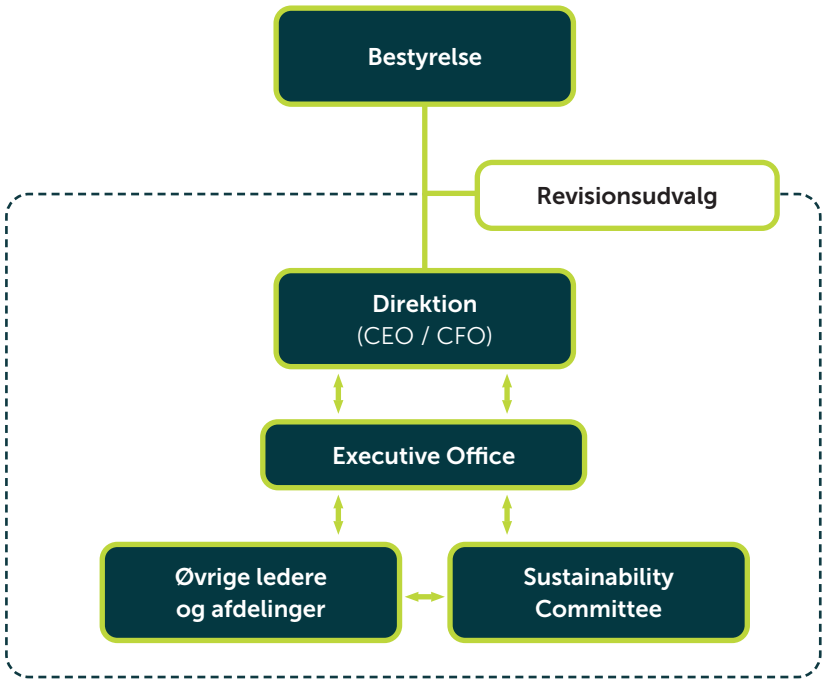
Økonomidirektøren (CFO) er bemyndiget som ansvarlig for bæredygtighedsrapportering. Organiseringen understøtter tæt forbindelse til Naviairs økonomifunktion. Øvrige ledende medarbejdere er ansvarlige for at udvikle og implementere bæredygtighedsindsatser på deres respektive fagområder. Således integreres bæredygtighed i kerneforretningen og væsentlige indvirkninger, risici og muligheder indtænkes i Naviairs overordnede strategiarbejde.

Til at sikre tilsyn med mål og sikre tværgående koordination af bæredygtighedsarbejdet er nedsat en ”Sustainability Committee”, hvor fagligheder inden for IT, indkøb, bygning, projekter, flyveledelse, analyse, jura, kommunikation og personale er repræsenteret. Komitéen ledes af CFO.

Naviair har en tovholderfunktion for bæredygtighedsarbejdet til koordinering og implementering af CSRD. Tovholderfunktionen er forankret i Naviairs Executive Office med reference til CFO.

Naviairs bestyrelse og revisionsudvalg bliver løbende inddraget i og orienteret om Naviairs bæredygtighedsrapportering. Naviairs bestyrelse har behandlet og godkendt dobbelt væsentlighedsvurderingen, herunder kortlægning af værdikæden, interessenters perspektiv og vurderingen af Naviairs væsentlige indvirkninger på samfund, mennesker og miljø og de dertil knyttede forretningsmæssige risici og muligheder. Listen over Naviairs væsentlige indvirkninger, risici og muligheder fremgår af afsnittet ”Naviairs væsentlige bæredygtighedsemner”.

Processen med at udarbejde rapportering foregår på flere organisatoriske niveauer under forskellige interne funktioner. Dette er med til at sikre kvaliteten og den interne kontrol i håndteringen af indvirkninger, risici og muligheder. I figuren ”Struktur over Naviairs rapporteringslinjer i forbindelse med bæredygtighedsrapportering” illustreres Naviairs organisering i forhold til rapporteringslinjer (illustreret med pile). Den ”lagdelte” organisering, hvor flere afdelinger og organer arbejder med bæredygtighedsrapportering, er med til at sikre intern kontrol/kvalitet.



Struktur over rapporteringslinjer hos Naviair i forbindelse med bæredygtighedsrapportering

Incitamentsordninger

Naviair anvender ikke incitamentsordninger relateret til bæredygtighedsforhold. Der er derfor heller ikke indregnet klimarelaterede hensyn i aflønningen af Naviairs ledelse.

Redegørelse for due diligence

Krydshenvisninger til centrale elementer af due diligence	
Centrale elementer af Due Diligence	Oplysningskrav i bæredygtighedsrapporten
a) Indarbejdelse af due diligence i ledelse, strategi og forretningsmodel	GOV-1, GOV-2, SBM-1
b) Samarbejde med berørte interessenter i alle vigtige trin i due diligence-proceduren	SBM-2, IRO-1
c) Identifikation og vurdering af negative virkninger	GOV-2, IRO-1, E1.IRO-1, G1.IRO-1, ESRS 2, pkt. 17, litra a,
d) Foranstaltninger til afhjælpning af disse negative virkninger	E1-3, ESRS 2. pkt. 17, litra d, G1-1
e) Sporing af effektiviteten	E1-4, E1-5, E1-6, ESRS 2. pkt. 17, litra b. G1-4, G1-5, G1-6

Naviair har ikke en politik, handlinger eller tiltag for gennemførelse af due diligence i forhold til overholdelse af menneskerettigheder og miljøforpligtigelser i henhold til CSRD. For sidetalsreferencer til oplysningskravene se side 53-54.

Risikohåndtering og intern kontrol forbundet med bæredygtighedsrapportering

For at reducere risikoen for fejl i bæredygtighedsrapporteringen – og for at sikre en systematisk, ensartet og compliant håndtering af bæredygtighedsdata på tværs af organisationen – har Naviair i 2025 risikovurderet bæredygtighedsdata.

Risikovurderingen bygger på en kvalitativ metode, hvor kriterierne datamængde, kompleksitet, følsomhed, tværgående betydning og tidligere erfaringer indgår i prioriteringen. Denne tilgang har sikret et ensartet grundlag for vurdering og håndtering af de væsentligste risici.

Metodisk tilgang til risikovurdering

Risikoområder er identificeret og prioriteret gennem en kvalitativ vurdering ud fra følgende kriterier:

- **Høj datamængde**
Områder med omfattende dataflows indebærer øget risiko for fejl, uhensigtsmæssig håndtering eller data-tab.
- **Høj datakompleksitet**
Områder med komplekse dataflows medfører risiko for fejl og manglende konsistens i databehandlingen.
- **Håndtering af følsomme eller personhenførbare oplysninger**
Behandling af persondata, herunder følsomme oplysninger, kræver skærpet dokumentation og procedurer for at sikre overholdelse af GDPR og databeskyttelsesloven.
- **Tværgående eller kritiske forretningsprocesser**
Når datahåndtering har betydning på tværs af afdelinger eller for driften, er fælles forståelse og entydig praksis afgørende.
- **Tidlige hændelser**
Områder, hvor Naviair tidligere har konstateret risici i forbindelse med rapportering, prioriteres for at forebygge gentagelser.

Konstaterede risikoområder i 2025

På baggrund af ovenstående kriterier er følgende risikoområder identificeret som værende de områder, hvor der er størst risiko for fejl og mangler:

- **Energimiks og -forbrug**
Området kræver indsamling af data fra flere lokationer, hvor opgørelserne ofte er komplekse og forudsætter indgående kendskab til metoderne bag.
- **Drivhusgasemissioner**
Opgørelsen involverer datainput fra forskellige afdelinger, hver med store datamængder. Opgørelsesmetoderne på området har de seneste år været under udvikling, hvilket gør det nødvendigt at strukturere både processer og data, så resultater kan følges og sammenlignes på tværs af år.

De identificerede risikoområder er blevet drøftet tværgående med relevante dataejere, hvilket har bidraget til øget fokus på nøjagtighed og fuldstændighed i bæredygtighedsdata. Med den beskrevne tilgang har Naviair etableret en samlet ramme for risikohåndtering i forbindelse med bæredygtighedsrapporteringen.

Naviair har løbende afrapporteret om status for risikohåndtering og vurdering af behovet for udvikling af formaliserede interne kontroller til både direktion, revisionsudvalg og bestyrelse.

Naviair vil overveje at indføre mere formaliserede processer og arbejdsgange for interne kontroller – både i forhold til modvirkningsstrategier og til, hvordan resultaterne af risikovurderinger integreres i relevante interne funktioner og processer. Naviair har løbende rapporteret status for risikohåndtering samt vurderet behovet for at udvikle formaliserede interne kontroller til direktion, revisionsudvalg og bestyrelse.

Forretningsmodel, værdikæde og strategi

Naviair er ansvarlig for samfundskritisk infrastruktur i Danmark, Grønland og på Færøerne.

Naviairs hovedaktivitet er lufttrafiktjeneste, som skal sikre, at flyvning i dansk luftrum - og ved danske lufthavne - gennemføres på en sikker og effektiv måde. Den primære aktivitet er flyveledelse, og herudover er de væsentligste aktiviteter flyveinformations-, briefing- og flyvepladsflyveinformationstjeneste, teknisk drift og vedligehold af egne og eksterne anlæg samt luftfartsinformationstjeneste.

Naviair har aktiviteter og lokationer både i Danmark, Grønland og på Færøerne. Med udgangen af 2025 havde Naviair 694 ansatte. I tabellen til højre vises, hvor medarbejderne er ansat.

Naviairs kunder er primært brugere af det danske luftrum og lufthavne i Danmark og på Færøerne, som betaler for lufttrafiktjeneste via afgifter eller kontrakter.

Antal ansatte, opgjort som antal personer, fordelt efter geografisk lokation, pr. 31. december

Lokation	2024	2025
Kastrup	558	574
Billund	35	33
Aalborg	24	26
Roskilde	18	17
Nuuk	17	17
Aarhus	10	11
Rønne	6	8
Vágar	6	8
Antal ansatte i Naviair	674	694

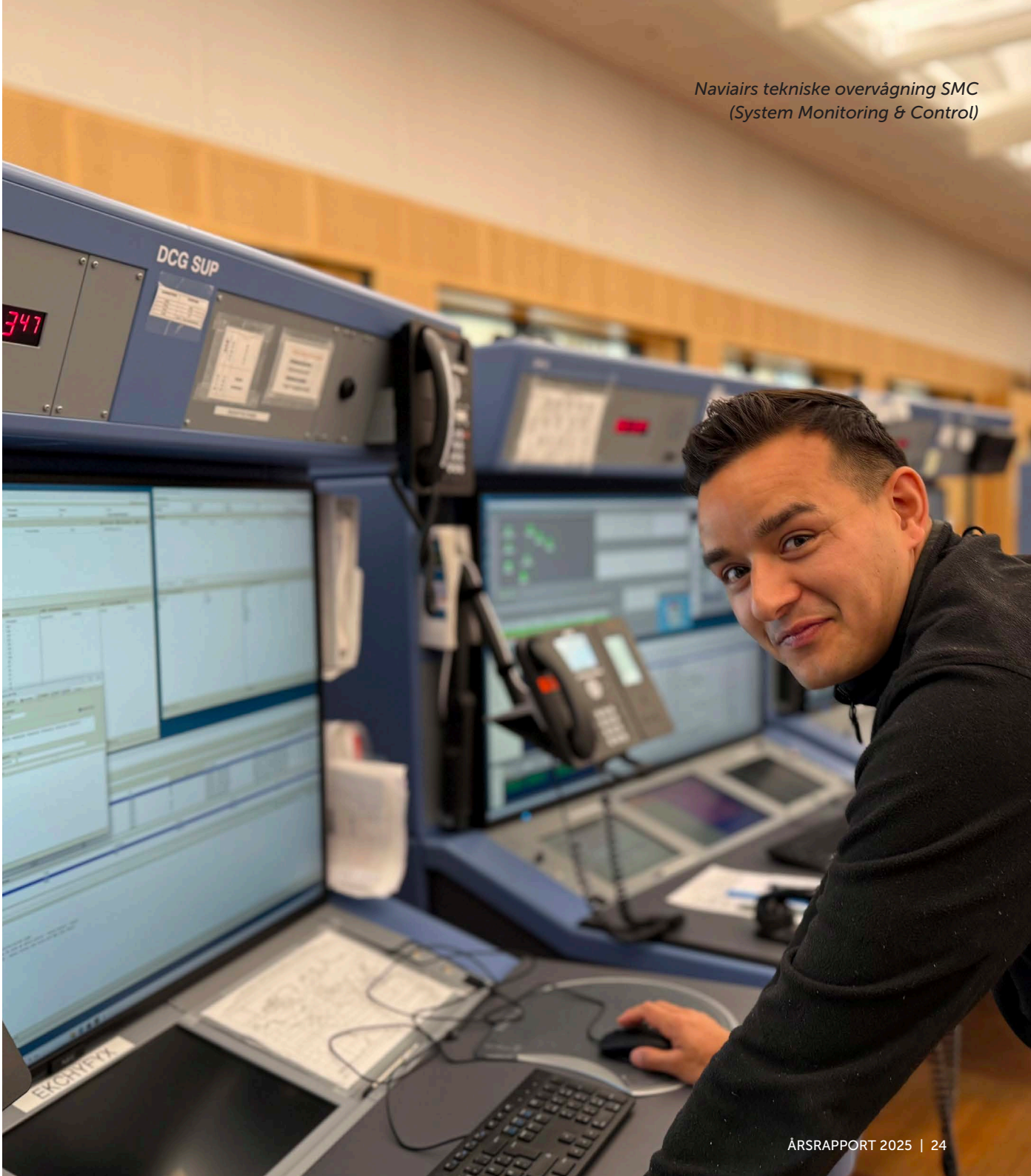
Naviair har ikke udformet bæredygtighedsrelaterede mål med hensyn til betydelige grupper af kundekategorier og geografiske områder. Naviair anvender indfasningsmuligheden jf. ESRS 1, Tillæg C, angående ESRS 2 pkt. 40, litra b og c, som vedrører oplysninger om de samlede indtægter opdelt efter væsentlige ESRS-sektorer.

COSTBASEREGNSKAB 2025 (DKK 1.000)	En route Danmark	En route Intern Grønland	En route Nord- atlanten	TNC København	Øvrige	I alt
Indtægter inkl. regulering af over-/underdækning	916.157	43.162	34.139	291.109	109.091	1.393.658

Naviairs indtægter og omkostninger er fordelt på costbaser, der definerer Naviairs kerneydelser. I ledelsesberetningens afsnit "Modervirksomhedens re-

sultat opdelt på costbaser" vises årets resultat fordelt på aktivitetsområder. I denne tabel kan Naviairs væsentligste markeder og nettoomsætninger aflæses.

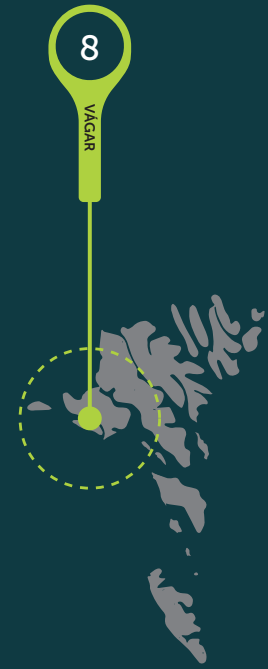
Naviairs tekniske overvågning SMC
(System Monitoring & Control)



Danmark



Færøerne

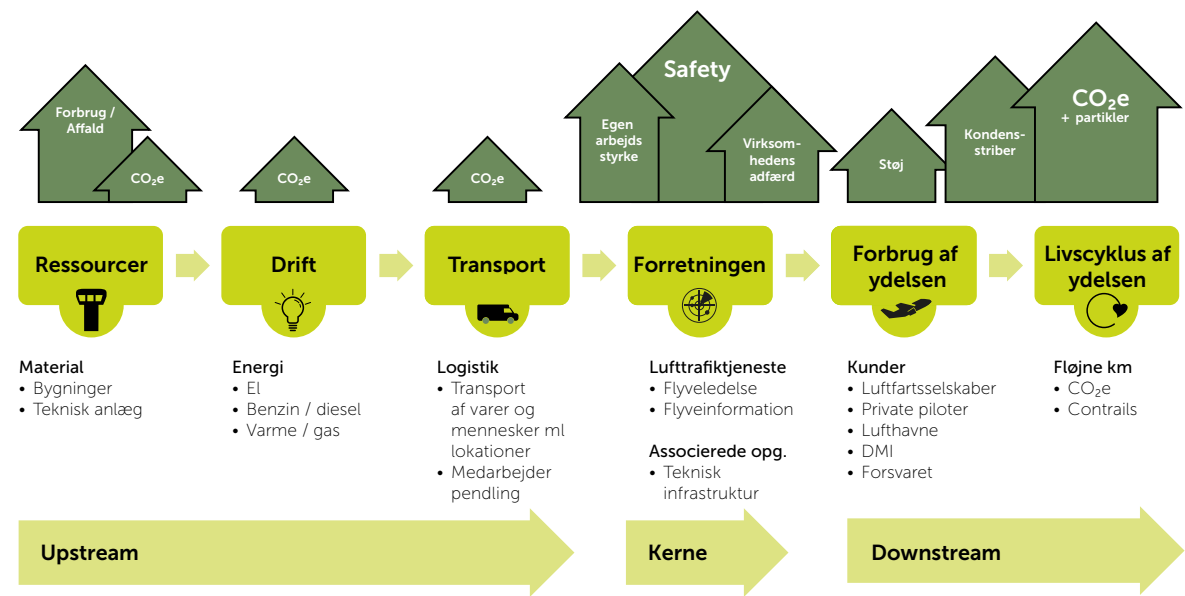


Grønland



Antal ansatte, opgjort som antal personer, fordelt efter geografisk lokation, pr. 31. december

Med fokus på hvor Naviair påvirker miljø og mennesker, kan Naviairs værdikæde opsummeres i nedenstående illustration.



Naviairs værdikæde

Værdikæden er gældende for alle Naviairs geografiske lokationer. Naviair leverer samme type ydelse på alle lokationer. Geografi er derfor ikke udslagsgivende i forbindelse med indvirkninger, risici og muligheder. Figuren synliggør derudover også Naviairs input, fordele for kunder og interessenter, der anvender vores ydelse, og vigtigste karakteristika ved vores værdikæde såsom centrale forretningsaktører.

Processen til identificering af værdikæden udfoldes i afsnittet "Tilgang og proces til identifikation og vurdering af bæredygtighedsforhold". Herudover er der indarbejdet input fra Naviairs væsentligste interessenter, hvilket uddybes i næste afsnit.

Naviairs fokus-, og indsatsområder angående klimaændringer, egen arbejdsstyrke, flyvesikkerhed og god virksomhedsadfærd uddybes under de konkrete emnespecifikke standarder. I nedenstående figur er Naviairs overordnede fokusområder inden for bæredygtighed opsummeret.

KLIMAÆNDRINGER <i>Modvirke klimaændringer</i> • Brændstofreducerende indsatser, herunder direkte ruteføring • Forbedring af energieffektivitet og etablering af vedvarende energikilder	EGNE MEDARBEJDERE <i>Mangfoldighed og arbejds-vilkår</i> • Samarbejdsgrundlag, der skal styrke trivslen • Robusthedsplan skal sikre balance ml opgaver og ressourcer • Fremme diversitet, ligestilling og inklusion	FLYVESIKKERHED <i>Sikker og effektiv flyveledelse</i> • Naviair anvender et ISO 9001 kvalitetsstyringssystem • Safety Management System understøtter og udvikler en stærk flyvesikkerhedskultur • Safety Committee behandler alle flyvesikkerhedsmæssige forhold	VIRKSOMHEDSADFÆRD <i>Ansvarlig virksomheds- adfærd</i> • 13 bestyrelsesgodkendte politikker opretholder god virksomhedsadfærd • Code of Conduct målrettet både leverandører og medarbejdere rammesætter integritet og troværdighed • Whistleblowerordning ved mistanke om forhold, der er i strid med lovgivningen eller Naviairs interne regler
--	--	---	---

Naviairs overordnede fokusområder indenfor bæredygtighed

Interessenters interesser og synspunkter

Som led i Naviairs dobbelt væsentlighedsvurdering er perspektiver fra relevante interessenter kortlagt og inddraget. Naviairs interessenter vedrørende bæredygtighedsforhold spænder bredt over brugere, lufthavne, medarbejdere, leverandører, civil-samfundsorganisationer (NGO'er) og ejer (Transportministeriet). Nedenstående opsummerer resultatet af interessentanalysen.

Naviair lægger vægt på at have en løbende dialog med sine interessenter, mhp. at interessenters interesser indtænkes i Naviairs bæredygtighedstiltag. Interaktionen og dialogen betyder, at Naviair bedre kan afstemme virksomhedens interesser med synspunkter hos virksomhedens interessenter.

I 2025 er interessentanalysen primært et genbesøg af den udvidede analyse fra 2024, der indbefattede veksling mellem desk-research og direkte dialog. Genbesøget og det samlede resultat af interessentanalysen, er drøftet i Naviairs Sustainability Committee og kommunikeret til Naviairs ledelse gennem direktionsmøder, revisionsudvalgsmøder og bestyrelsesmøder.

	 Brugere	 Lufthavne	 Medarbejdere	 Leverandører	 NGO'er	 Ejer
Påvirkning	Sikkerhed og kortere flyveveje	Sikkerhed, effektiv indflyvning, taxi-tid og støj	Arbejdsvilkår	Miljørigtige valg	Politik	Politik
Proces	Dialog / desk-research	Dialog / desk-research	Dialog i LSU/HSU	Ad hoc dialog	Desk-research	Dialog
Emner i fokus	Brændstof-besparelse Viden om kondensstriber	Brændstofeffektive procedurer Begrænse nabostøj Være bæredygtig (under ét) som leverandør	Drøftelse af væsentlige emner Intern kommunikation om initiativer	Kantinen: Undgå madspild, skabe grønne valg Vurdering af muligheder ved indgåelse af nye kontrakter	Begrænse CO ₂ -udledning Kondensstriber	Drøftelse af væsentlige emner

Sammenfatning af interessentanalysen

Tilgangen til inddragelse af interessenters perspektiv er tilpasset kategorien af interessenter, hvor der veksles mellem direkte dialog og desk-research af interessenternes officielle politikker. I interaktionen med brugere og lufthavne er der udvalgt repræsentanter baseret på volumen af engagementet, så det luftfartsselskab og den lufthavn, der fylder mest i Naviairs forretning er udvalgt til direkte dialog.

Direkte dialog med Naviairs ejer er ligeledes valgt. Mindre kunder er inddraget i forbindelse med desk-research. Leverandørers perspektiv inddrages ad hoc ved indgåelse af nye kontrakter. Dialogen med medarbejderne foregår i formelle samarbejdsorganer, fx Hovedsamarbejdsudvalget (HSU). Her har medarbejderne mulighed for at sætte ord på deres opfattelser og synspunkter. Medarbejderes synspunkter og interesser indgår i Naviairs behandling af bæredygtighedsforhold. Naviair har foretaget en desk-research på holdninger hos forskellige NGO'er, som har fokus på grøn omstilling inden for luftfart. Desk-researchen tydeliggjorde, hvilke emner der fylder hos NGO'er, der beskæftiger sig med luftfart.

Interessenternes synspunkter har generelt været i tråd med Naviairs egne vurderinger. Synspunkterne har skabt værdi ved at nuancere og rykke en smule på vægtningen af de indvirkninger, Naviair har på miljø og mennesker. Interessenters synspunkter er indarbejdet i den endelige væsentlighedsvurdering, som præsenteres i afsnittet "Naviairs væsentlige bæredygtighedsemner".



Kontroltårnet i Aarhus

Naviairs væsentlige bæredygtighedsemner

I det følgende præsenteres Naviairs væsentlige indvirkninger, risici og muligheder (IRO), der tegner et samlet billede af, hvor Naviair med sin forretning har indvirkning på mennesker og miljø, og hvordan bæredygtighedsforhold faktisk og potentielt danner risici og muligheder for Naviairs forretning.

I tabellen til højre er det tydeliggjort, under hvilke emnespecifikke standarder de konstaterede indvirkninger, risici og muligheder er identificeret. I tabellen fremgår det derudover, hvorvidt indvirkningerne er identificeret i forbindelse med egen aktivitet eller i værdikæden.

(VK) = Væsentlig indvirkning, risiko eller mulighed identificeret i værdikæden

(EA) = Væsentlig indvirkning, risiko eller mulighed identificeret i egne aktiviteter

Tidshorisont = kort (1 år), mellem (1-5 år), lang (over 5 år)

Væsentlige indvirkninger, risici og muligheder					
Emne	Væsentlige indvirkninger, risici og muligheder	Type	Status	Tidshorisont	Beskrivelse
E1 – Klimaændringer					
Modvirkning af klimaændringer	CO ₂ -udledning (VK)	Negativ indvirkning	Faktisk	Flere	Naviair udleder CO ₂ i værdikæden upstream, i egen drift og downstream. Upstream udledes CO ₂ ifm. anlægsaktiviteter, indkøb, affald og transport. I egen drift udledes CO ₂ ved forbrug af el, benzin/diesel og varme/gas. Downstream udledes CO ₂ , når luftfartøjer flyver under Naviairs flyveledelse.
S1 – Egen arbejdsstyrke					
Arbejdsvilkår	Overarbejde (EA)	Negativ indvirkning	Faktisk	Flere	Brug af overarbejde, herunder ekstravagter, påvirker medarbejderne. Indvirkningen er i egen drift af værdikæden og vedrører som udgangspunkt alle Naviairs lokationer.
Uddannelse og kompetenceudvikling	Rekruttering og uddannelse (EA)	Risiko	N/A	Flere	Naviair er en drifts- og vidensorganisation, der er afhængig af højt specialiserede kompetencer i særligt de tekniske og operative enheder og manglende evne til at tiltrække og tilknytte medarbejdere kan medføre risiko for utilstrækkelig evne til at levere på de aftalte servicere og kvalitet. Risikoen er i egen drift af værdikæden.
Ligebehandling og lige muligheder for alle	Ligestilling og inklusion (EA)	Mulighed	N/A	Flere	Fokus på trivsel, kønsligestilling og mangfoldighed kan bidrage til fastholdelse af medarbejdere, styrke rekrutteringsgrundlaget og modvirke produktivitetstab.
S3 - Berørte samfund					
Sikkerhedsrelaterede indvirkninger	Flyvesikkerhed for omkringliggende samfund (EA)	Positiv indvirkning	Faktisk	Flere	Naviair understøtter sikker flytrafik for det omkringliggende samfund.
	Havari, der påvirker omkringliggende samfund (EA)	Risiko	N/A	Flere	Brister i sikkerheden som medfører ulykker kan potentielt være meget skadeligt for Naviairs virksomhed.
S4 – Forbrugere og slutbrugere					
En persons sikkerhed	Sikker transport af passagerer (EA)	Positiv indvirkning	Faktisk	Flere	Naviair understøtter sikker transport af passagerer og gods.
	Ulykker der påvirker passagerer (EA)	Risiko	N/A	Flere	Brister i sikkerheden som medfører ulykker kan potentielt være meget skadeligt for Naviairs virksomhed.
G1 – Virksomhedsadfærd					
Virksomhedsadfærd	Sikring af god virksomhedsadfærd (EA)	Positiv indvirkning	Faktisk	Flere	Naviair sørger for at være en troværdig og ansvarlig virksomhed ved at overholde procedurer for god virksomhedsadfærd (bl.a. overholder procedurer for whistleblowerordning, opretholder sikre systemer mv.).
	Slæk i god virksomhedsadfærd (EA)	Risiko	N/A	Flere	Hvis Naviair ikke overholder procedurer for god virksomhedsadfærd kan det skade Naviairs indtægtsmuligheder.

Væsentlighedsvurderingen af indvirkninger, risici og muligheder er i vid udstrækning i tråd med vurderingerne fra 2024. Dog er følgende ændret i 2025:

Klimaændringer

- CO₂-udledning: I 2024 vurderede Naviair indvirkningen "CO₂-udledning" højt på alle tre vurderingsparametre. Arbejdet med indvirkningen i rapporteringsåret 2024 gav fornyet indsigt vedrørende omfang, hvorfor scoren i 2025 er sænket. Indvirkningen er fortsat væsentlig, og Naviair rapporterer fortsat på emnet i 2025.
- Reducere kondensstriber: I 2024 rapporterede Naviair på arbejdet med at reducere kondensstriber som en positiv indvirkning. I 2025 er emnet ikke fundet væsentligt. I luftfartsbranchen og politisk er der fokus på udvikling af bæredygtige flybrændstoffer (SAF). Naviair følger udviklingen i interessen for kondensstriber tæt og deltager fortsat i udviklingsprojektet CONCERTO. Naviair vil årligt genvurdere om emnet er moden til udarbejdelse af politik, tiltag og mål.

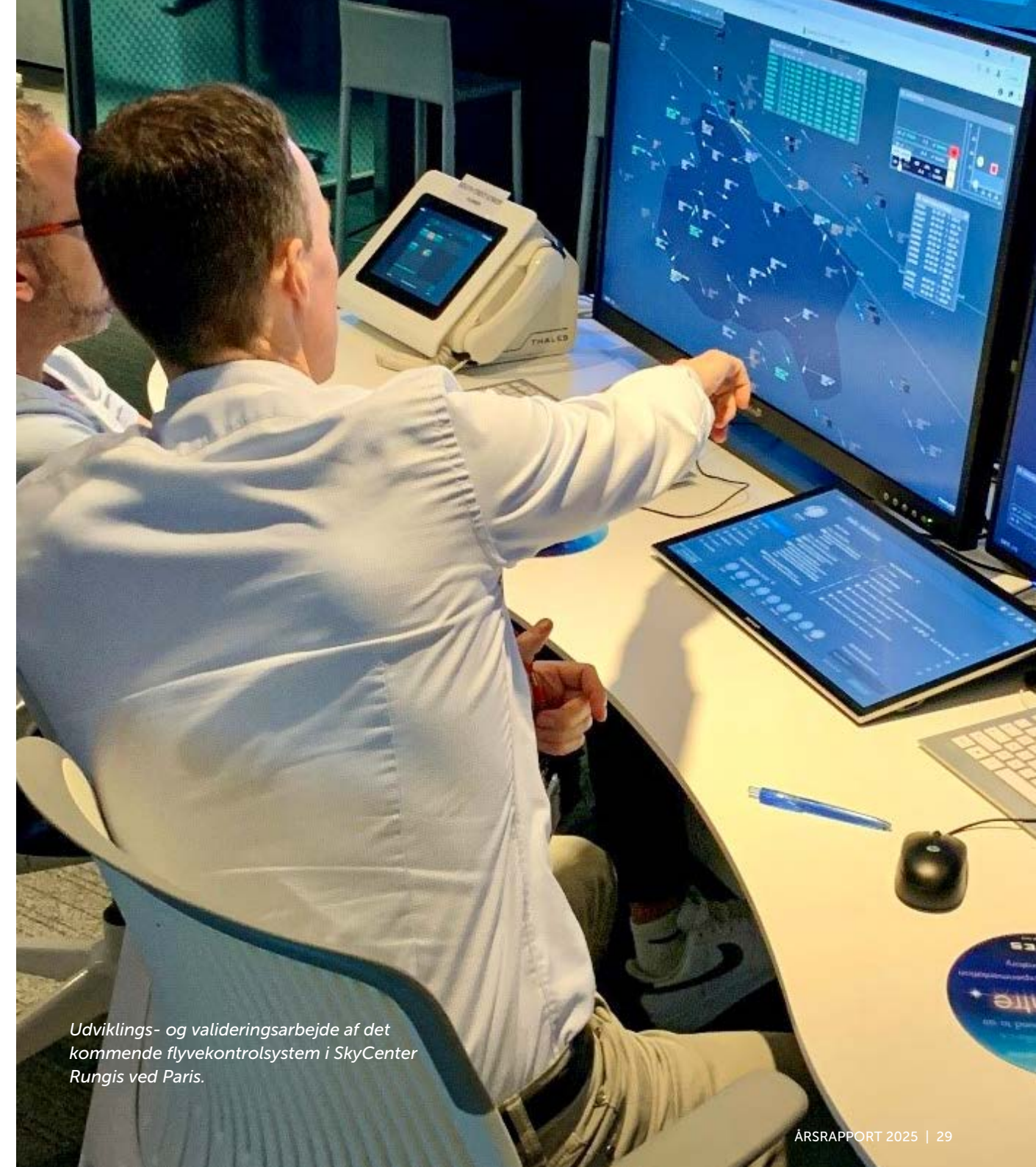
Egen arbejdsstyrke

- I 2024 blev hovedemnet "Egen arbejdsstyrke" vurderet under ét, som følge af at emnet var under indfasning og ikke fuldt rapporteringspligtigt. På trods af at Naviair i 2025 også anvender muligheden for indfasning, er der gennemført en mere grundig vurdering af emnet på IRO-niveau med et mere differentieret resultat til følge.

I 2025 har det ikke været muligt at beregne de aktuelle finansielle virkninger på baggrund af væsentlige risici og muligheder. Naviair har påbegyndt arbejdet ved at knytte økonomiske tærskler til risikovurderingerne i forbindelse med dobbelt væsentlighedsvurderingen.

Naviair anvender indfasningsmuligheden angående ESRS 2 pkt. 48 litra e, jf. indfasningsbestemmelserne under ESRS 1 tillæg C. Naviair har ikke udført en analyse af modstandsdygtigheden af virksomhedens strategi og forretningsmodel med hensyn til væsentlige indvirkninger, risici og muligheder, jf. ESRS 2 pkt. 48, litra f.

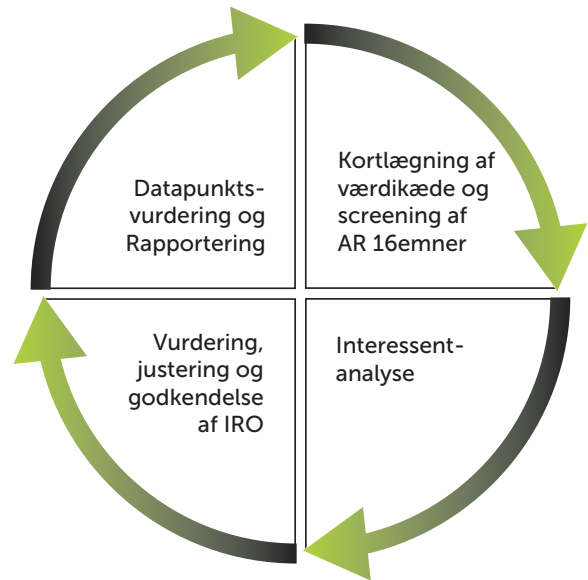
De enkelte indvirkninger, risici og muligheder foldes ud og beskrives under de emnespecifikke kapitler om miljøoplysninger, sociale oplysninger og ledelsesoplysninger. Virksomhedsspecifikke oplysninger anvendes i tilknytning til E1 i form af miljømål for flyveeffektivitet som indikator for CO₂-udledning, indikatorer for medarbejdertrivsel og kønsligestilling samt procesmål i tilknytning til flyvesikkerhed under S3 og S4.



Udviklings- og valideringsarbejde af det kommende flyvekontrollsystem i SkyCenter Rungis ved Paris.

Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder

Naviairs arbejde med bæredygtighedsrapporten er tilrettelagt i fire overordnede faser, som tilsammen udgør et årshjul for bæredygtighedsrapportering. Faserne kan beskrives på følgende måde. I praksis er faserne overlappende.



Årshjul for bæredygtighedsrapportering

Tilgang og proces til kortlægning af værdikæden og ESRS-emnescreening

Årshjulets første fase er genbesøg/kortlægning af værdikæden og vurdering af, om der er væsentlige ændringer i værdikæden. Herefter gennemgås og screenes alle ESRS-emner, underemner og under-underemner op

mod Naviairs værdikæde med henblik på at vurdere, om der er nye "indvirkninger, risici eller muligheder", siden det foregående år, eller om bruttolisten på anden måde bør justeres. Arbejdet drøftes i Naviairs tværgående Sustainability Committee.

Udarbejdelse af interessentanalyse

Anden fase er interessentanalyse, hvor vurderingen af hvem der er væsentlige interessenter og processen for inddragelse af interessenter fastlægges.

Behandling af Naviairs væsentlige indvirkninger, risici og muligheder

Tredje fase er en vurdering, justering og godkendelse af hvilke indvirkninger, risici og muligheder, der er væsentlige for Naviair at rapportere om.

I 2025 har Naviair harmoniseret vurderingen af indvirkninger, risici og muligheder med Naviairs virksomhedsrisikovurdering. Det betyder konkret, at der er indarbejdet økonomiske tærskler for vurdering af risici og muligheder. De økonomiske tærskler er med til at understøtte nøjagtigheden af vurderingerne af de enkelte bæredygtighedsstandards indflydelse på Naviair som forretning (outside-in). Det betyder også, at Naviairs væsentlige bæredygtighedsrisici bæres over i processen for behandling af Naviairs overordnede virksomhedsrisici. Bæredygtighed er således indtænkt som centralt element i risikostyringen.

I tabellerne vises de bagvedliggende vurderingsparametre, og en dertilhørende kort forklaring, som danner afsæt for Naviairs vurderinger af "indvirkninger, risici og muligheder", jf. de europæiske standarder for Bæredygtighedsrapportering (ESRS 1).

Vurdering af indvirkninger

Parameter	Forklaring
Type af indvirkning	Indvirkningen kan enten være <i>positiv</i> eller <i>negativ</i> , alt efter om indvirkningen har positiv eller negativ indflydelse på mennesker og miljø.
Status	Status kan enten være <i>faktisk</i> eller <i>potentiel</i> , alt efter om indvirkningen sker nu eller udelukkende er potentiel.
Sandsynlighed	Sandsynlighed vurderes fra 1–5, alt efter hvor stor sandsynlighed der er for, at en given IRO indtræffer. 1 indikerer mindst sandsynlighed, mens 5 indikerer mest sandsynlighed. Sandsynlighed vurderes udelukkende, hvis indvirkningen på miljø er potentiel. I tilfælde af potentielle negative indvirkninger på mennesker, og disses rettigheder, medregnes ikke sandsynlighed i forbindelse med vurdering af indvirkningen.
Skala	Skala vurderes fra 1–5 alt efter hvor betydningsfulde konsekvenserne af indvirkningen er på miljøet eller mennesker.
Omfang	Omfang vurderes fra 1–5, alt efter hvor udbredt påvirkningen er, baseret på parametre som antallet af involverede personer og geografisk spredning.
Uoprettelig karakter	Uoprettelig karakter vurderes fra 1–5, alt efter hvor vanskeligt det er at genoprette skadens konsekvenser på miljø og mennesker.

Vurdering af risici og muligheder

Parameter	Forklaring
Sandsynlighed	Sandsynlighed vurderes fra 1–5, alt efter hvor høj sandsynligheden er for, at en given risiko eller mulighed indtræffer.
Alvorlighed/omfang	Risikoens alvorlighed eller mulighedens omfang vurderes på baggrund af dets økonomiske konsekvenser for Naviair. På grund af kompleksiteten ved at definere præcise værdier for potentielle bæredygtighedsrisiko- og mulighedsscenerier er vurdering i vid udstrækning suppleret med kvalitative vurderinger. I 2025 vil Naviair arbejde med følgende tærskler: (1) 0-9,99 mio. DKK (2) 10- 19,99 mio. DKK (3) 20-29,99 mio. DKK (4) 30-39,99 mio. DKK (5) >40 mio. DKK

Tidshorisonterne for indvirkninger, risici og muligheder er defineret jf. ESRS 1, pkt. 77, som kort (1 år), mellem (1-5 år), lang (over 5 år). På baggrund af scorerne beregnes et gennemsnit for den enkelte indvirkning, risiko eller mulighed. Hvis denne får et sammenlagt gennemsnit på 3 eller mere, er indvirkningen, risikoen eller muligheden væsentlig.

Indvirkninger, risici og muligheder på Naviairs bruttoliste er hver knyttet til en emnespecifik standard. Hvis en vurdering viser, at der foreligger en væsentlig indvirkning, risiko eller mulighed under en given standard, anses standarden for væsentlig. Naviair leverer samme type ydelse på alle dets lokationer. Derfor har Naviair foretaget vurderingerne på samme grundlag og ikke lagt særskilt fokus på specifikke aktiviteter, geografi eller andre faktorer i forhold til øget risiko for negative indvirkninger

I forbindelse med vurderingerne har Naviair konstateret, om indvirkningerne, risiciene eller mulighederne finder sted i forbindelse med egen aktivitet eller gennem opstrøms/nedstrøms-værdikæden. Væsentlige indvirkninger, risici og muligheder er præsenteret for og godkendt af Naviairs direktion og bestyrelse. På den måde sikres enstemmighed og intern kontrol angående konstatering og vurdering af indvirkninger, risici og muligheder i Naviair.

Vurderingen af indvirkninger, risici og muligheder er drøftet i Naviairs tværgående Sustainability Committee, og blev godkendt af Naviairs bestyrelse i august 2025.

GAP-analyse og rapportering

Fjerde fase er gennemgang af alle ESRS-datapunkter med henblik på at vurdere om nye datapunkter er blevet væsentlige, eller om der er anden behov for justering i datapunkter vurderet væsentlige til rapportering, som følge af justeringer i dobbeltvæsentlighedsvurderingen.

Begrundelse for emner, der er vurderet ikke-væsentlige

Emnerne "Forurening", "Vand og havressourcer", "Biodiversitet og økosystemer" samt "Arbejdstagere i værdikæden" er i dobbelt væsentlighedsvurderingen vurderet ikke-væsentlige for Naviair at rapportere på. Vurderingen betyder, at alle oplysningskravene i de tilsvarende emnespecifikke ESRS ikke er medtaget i Bæredygtighedsrapporten for 2025.

Forurening

Naviair forårsager ganske lidt direkte luftforurening. Downstream i Naviairs værdikæde udledes større partikelforurening, når flymotorer forbrænder brændstof. Naviair deltager i Luftfartens Klimapartnerskab, som er et af 14 klimapartnerskaber nedsat af regeringen. Klimapartnerskabet har fast fokus på at udvikle nye typer brændstof, der både reducerer CO₂e-udledning og partikelforurening. Naviair har ikke direkte indflydelse på, hvilken type brændstof lufttrafiksselskaberne anvender, men har et ansvar for at understøtte luftfartsselskaberne i at reducere partikelforurening ved at anvise luftfartøjerne kortest mulige flyvevej.

Naviairs arbejde med at reducere partikelforurening i værdikæden, downstream, er i vid udstrækning omfattet af samme tiltag, som Naviair arbejder med under emnet "Klimaforandringer (E1), hvor der er fokus på at tilvejebringe kortest mulige flyveveje for luftfartsselskaberne.

Naviair har ikke vurderet det nødvendigt at screene sine lokationer og forretningsaktiviteter med henblik på at identificere sine faktiske og potentielle forureningsrelaterede indvirkninger, risici og muligheder i værdikæden. Naviair har heller ikke gennemført høringer, fx af de berørte samfund (jf. ESRS 2 E2, IRO-1).

Vand- og havressourcer

Naviair har i sin forretning ikke direkte forbrug eller påvirkning af vand- og havressourcer. Vand- og havressourcer giver minimale risici og muligheder for Naviairs forretning.

Naviair har ikke screenet sine aktiver og aktiviteter med henblik på at identificere sine faktiske og potentielle vand- og havressourcerelaterede indvirkninger, risici og muligheder i sine egne værdikæde. Naviair har heller ikke gennemført høringer, fx af de berørte samfund (jf. ESRS 2 E3, IRO-1).

Biodiversitet og økosystemer

Naviairs forretning har lav direkte påvirkning af biodiversitet og økosystemer. Emnet giver minimale risici og muligheder for Naviairs forretning. Naviair er forpligtet til at rapportere angående ESRS 2, IRO-1 pkt. 17, litra a-e, og ESRS 2, IRO-1 pkt. 19, litra a-b, i forbindelse med rapporteringsemnet "Biodiversitet og økosystemer". Naviair anvender den toårige indfasningsmulighed for disse jf. ESRS 1, tillæg C.

Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

Naviairs ressourceanvendelse ligger i 2025 på samme niveau som i 2024. Naviair beror derfor i 2025 sin vurderinger af ressourceanvendelse på screeningen fra 2024, hvor Naviair screenede de faktiske og potentielle indvirkninger, risici og muligheder i egne aktiviteter og værdikæden i forbindelse med ressourceanvendelse og cirkulær økonomi.

Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi vurderes at give minimale indvirkninger, risici og muligheder for Naviairs forretning. Naviair er en videns- og servicevirksomhed, uden produktion af fysiske produkter. Naviairs ressourceanvendelse i forbindelse med indkøb og forbrug knytter sig alene til etablering og drift af faciliteter til at drive lufttrafiktjeneste. Naviair råder over bygningskomplekser, der rummer administration, kontrolcentral og kontroltårne.

Naviair har ikke foretaget høringer af fx berørte samfund i forbindelse med dobbeltvæsentlighedsvurderingen af emnet "Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi", begrundet i at omfanget af indkøb og investeringer er relativt begrænset. Ingen af Naviairs lokationer skiller sig ud med særlige indvirkninger, risici og muligheder inden for ressourceforbrug og cirkulær økonomi. Af den årsag er der ikke taget særlige hensyn hertil i dobbelt væsentlighedsvurderingen (jf. ESRS 2 E5, tillæg A, AR7).

Arbejdstagere i værdikæden

Som servicevirksomhed har Naviair indirekte arbejdstagere i værdikæden gennem de varer, som Naviair køber hos leverandører. Medarbejdere i lufthavne og luftfartselskaber er også arbejdstagere i Naviairs værdikæde. Størstedelen af arbejdstagerne i værdikæden er ansat i europæiske lande, hvor der er regulerede arbejdstagerforhold, hvorfor der ikke vurderes at være væsentlige indvirkninger, risici eller muligheder.

Arealrelaterede indvirkninger (støj)

Naviair har vurderet under-underemnet støj, som ikke-væsentligt at rapportere særskilt på, selv som naboer til lufthavnene og dermed til Naviairs lokationer kan være generet af støj fra luftfartøjer.

Naviair er leverandør til lufthavnene, der er ansvarlige for den geografiske placering af lufthavnen og dermed for dialogen med naboerne. Lufthavnene stiller baner til rådighed, og Naviair beslutter hvilke baner der benyttes, og hvornår de benyttes. Det primære hensyn er flyvesikkerhed. Lufthavnene er interesserede i, at Naviair understøtter arbejdet med at støjreducere, hvilket Naviair har mulighed for at bidrage til, blandt andet når der udvikles procedurer for starter og landinger.

Når Naviair arbejder med udvikling i luftrumsdesign for at understøtte kortest mulige flyveveje, er det naturligt også at indtænke støj-påvirkninger. Naviairs arbejde med at reducere støj er således i vid udstrækning omfavnet af samme tiltag, som under emnet "Klimaforandringer".

Miljøoplysninger

Klimaændringer

Dette kapitel redegør for Naviairs væsentlige indvirkninger, risici og muligheder samt arbejdet med at tilpasse virksomheden til, og modvirke, klimaændringer.

Indvirkninger, risici og muligheder knyttet til klimaændringer

I 2025 har Naviair ikke udfærdiget en analyse over strategi og forretningsmodellens modstandsdygtighed med hensyn til håndtering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder. Af den årsag er der ikke udarbejdet klimascenarieanalyser jf. oplysnings-, og anvendelseskravene under ESRS 2 E1, pkt. 19, litra b, og ESRS 2 E1, tillæg A, AR9, AR11, AR12 og AR13.

På trods af de manglende klimascenarieanalyser, har Naviair konstateret væsentlige indvirkninger, risici og muligheder i forbindelse med klimaændringer.

Processen til identifikation af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder i forbindelse med klimaændringer er vurderet efter den proces og de principper, som beskrevet under de generelle oplysninger i afsnittet "Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder" (side 30). Processen har resulteret i, at Naviair har konstateret følgende væsentlige indvirkninger:

- Negativ indvirkning på klimaet pga. CO₂e-udledninger

Som leverandør af lufttrafiktjeneste er Naviair en del af luftfartens værdikæde og har medansvar for luftfartens samlede udledning af CO₂e. Naviair udleder CO₂e igennem hele sin værdikæde. Upstream udledes CO₂e i forbindelse med anlægsaktiviteter, indkøb, affald og transport (scope 3). I egen drift udledes CO₂e ved forbrug af el, benzin/diesel og varme/gas (scope 1 og 2). Downstream udleder luftfartøjerne CO₂e, når de flyver under Naviairs flyveledelse, hvor Naviair gennem flyveledelse kan bidrage til brændstofbesparelse, der

gavner luftfartsselskaberne. Udledning finder sted her og nu og har derfor en kort tidshorisont. Naviair forventer, at indvirkningen også vil finde sted på mellem og lang sigt

I 2025 har Naviair vurderet, at der ikke er væsentlige klimarelaterede risici. Naviair har i processen haft fokus på følgende klimarelaterede fysiske risici, som er vurderet som ikke-væsentlige:

- Risiko for voldsomt vejr: Klimaændringer kan medføre akutte forhold som storme og kraftig nedbør, og kan kortvarigt og periodisk påvirke trafikafviklingen. I det danske luftrum ses generelt øget tordenaktivitet, hvor Københavns Lufthavn grundet den geografiske placering ved Øresund er et opmærksomhedspunkt. Vejr er altid en faktor, der indgår i planlægning af Naviairs operative drift, og Naviair har erfaring med at håndtere vejrfænomenerne. Således er voldsomt vejr ikke vurderet væsentlig på nuværende tidspunkt.
- Risiko for stormflod: Klimaændringer kan medføre stormflod, der kan påvirke Naviairs lokationer. Særligt Kastrup, som er placeret på fladt land nær Øresund og Østersøen, er særligt udsat. Transportministeriet har gennemført langsigtede scenarieanalyser for københavnsområdet og en forundersøgelse af behovet for stormflodssikring af København. Naviair ligger på et areal som er lidt højere end banerne i Københavns Lufthavn, og har mulighed for at sikre teknisk udstyr ved varsel om stormflod. Således er risikoen for ødelæggelser som følge af stormflod ikke vurderet som en væsentlig risiko for Naviair på nuværende tidspunkt.



Et KLM-fly testflyver på Aarhus Lufthavn.

Derudover har Naviair også haft fokus på følgende klima-relaterede omstillingsrisiko:

- Miljøbevidsthed hos kunder (flypassagerer): Øget miljøbevidsthed hos flypassagerer kan skabe vigende trafik og dermed færre indtægter. Antallet af kontrollerede operationer i dansk luftrum er i 2025 steget med 1,1 pct. sammenlignet med 2024, og der ses ikke en forestående risiko for en væsentlig nedgang i trafikken som følge af miljøbevidsthed hos flypassagererne, hvorfor risikoen vurderes som værende ikke-væsentlig på nuværende tidspunkt.

I det følgende redegøres for Naviairs arbejde med at modvirke klimaændringer, både i forhold til egen drift og i forhold til at begrænse CO₂-udledning som led i brændstofreducerende indsatser som gavner luftfartsselskaberne.

Modvirkning af klimaændringer

Den internationale organisation for civil luftfart (ICAO) har udarbejdet en handlingsplan for, hvordan luftfarten lever op til Parisaftalens mål om at begrænse den globale opvarmning til 1,5 °C og opnå klimaneutralitet senest i 2050. Danmarks bidrag til handlingsplanen koordineres af Trafikstyrelsen. Det største element i den samlede ICAO-handlingsplan handler om, at luftfartsindustrien skal overgå til mere bæredygtigt brændstof og mere energieffektive fly.

Ifølge planen spiller lufttrafiktjenesterne en mindre rolle. Eurocontrol har estimeret, at lufttrafiktjenesterne i Europa under ét står for 6-8 pct. af luftfartens samlede drivhusgasudledning, hvor reduktion kan opnås ved udvikling af den operationelle drift og forbedringer af luftrumsstruktur. Potentialet for dansk luftrum er mindre, idet dansk luftrum allerede har implementeret frie flyveveje. Konkret mål for dansk luftrum er ikke fastlagt.

Naviair har fastlagt en række målsætninger, som bidrager til modvirkning af klimaændringer.

Naviair vil fremadrettet arbejde videre med overordnede målsætninger inden for modvirkning af klimaændringer med henblik på at få udarbejdet en konsolideret omstillingsplan inden for de kommende fem år. Naviair vil løbende følge Naviairs nærmeste interessenters arbejde med omstillingsplaner, som forventeligt vil skulle sam- tænkes med Naviairs plan.

Naviairs klimamålsætninger og -investeringer

2050-mål om CO₂-neutralitet i luftfartsbranchen:

- Naviair medvirker til at indfri branchens målsætning om at være CO₂-neutral i 2050, og
- Naviair samarbejder 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.

Investeringer:

- Ejerandel i Aireon Holdings LLC, som udvikler og implementerer rumbaserede globale lufttrafik- overvågningssystemer til kommercielle luftfarts- selskaber og luftfartstjenesteudbydere. Styrket rumbaseret navigation bidrager til optimering af flyveveje og medfører dermed brændstofbe- sparelse hos luftfartsselskaberne. Naviair har en ejerandel på 4,13 pct.

2030-mål for egen drift (scope 1 og 2)

- Naviair arbejder for at minimere sin direkte CO₂-udledning ved etablering af vedvarende energikilder, forbedre virksomhedens energi- effektivitet og begrænse afhængigheden af fossile brændstoffer. Det er Naviairs mål at være CO₂-neutral i egen drift i 2030.

Investeringer:

- Investeringsplan for 70 pct. reduktion af driv- husgasudledning i scope 1 og 2 frem mod 2030, med 2019 som baseline. Reduktion med 70 pct. svarer til samlet CO₂e-reduktion på ca. 1.100 t, når tiltagene er fuldt indfaset. Investeringsplanen har 20 mio. kr. i likviditetstræk på kort og mellemlangt sigt og en økonomisk tilbagebetaling på 13 år.
- Plan for resterende 30 pct. Planerne vil blive udar- bejdet i takt med at teknologisk og faglig udvikling åbner nye muligheder.

Politik, tiltag og mål

I det følgende redegøres for konkrete elementer af Naviairs politik, tiltag og mål vedr. modvirkning af klimaændringer. Først redegøres for politik, tiltag og mål for "Brændstofreducerende indsatser" knyttet til udledning af CO₂e downstream i Naviairs værdikæde. Her ligger det største potentiale for Naviairs bidrag til luftfartens miljø- og klimapåvirkning. Til sidst behandles tiltag vedr. reduktion af direkte CO₂-udledning i egen drift i form af tiltag og mål vedr. energioptimering.

Politik for brændstofreducerende indsatser

Naviair har en bestyrelsesgodkendt politik for samfundsansvar, hvor Naviair under hensyntagen til virksomhedens økonomi, løbende følger med i udviklingen og sætter ambitiøse mål for samfundsansvar. Dette gøres bl.a. ved at medvirke til at indfri luftfartens mål om at være CO₂-neutrale i 2050. Sikkerhed kommer altid først og koncepterne for flyveledelse er underlagt betydelige procedurekrav. Indenfor de givne rammer arbejder Navi-air med at udvikle og sikre en fleksibel brug af luftrummet gennem:

- Direkte ruteføring og brændstoføkonomiske flyvehøjder.
- Brændstofbesparende ind- og udflyvninger.
- Minimal ventetid på jorden med motorer i drift.

Luftfartsselskaberne har stor interesse i effektive flyveveje. Selv små mængder sparet brændstof tæller. Naviairs interessentanalyse har vist, at selskaberne oplever, at Skandinavien har fleksibel luftrumsstruktur, og at det største potentiale for mere direkte ruter er i det øvrige Europa.

Internationalt samarbejde om effektiv lufttrafik

Det største miljømæssige potentiale for udvikling af den operationelle drift går gennem internationalt samarbejde om direkte ruteføring og brændstoføkonomiske flyvehøjder. Nogle af de centrale internationale samarbejder, som Naviair indgår i, som foruden sikkerhed også har et miljøsigte, er følgende:

Network Manager

I regi af Eurocontrol-samarbejdet er etableret et "Network Manager Operations Center" (NMOC). Network Manager sikrer en optimering af trafikflows i Europa. Luftfartøjerne og flyvesikringstjenesterne melder henholdsvis ønsket rute og kapacitet ind. Network Manager balancerer efterspørgsel- og kapacitetsudbud og udarbejder på den baggrund flyveplan til luftfartsselskabet. Udgangspunktet er, at der kun skal være de fly i luften, som der er kapacitet til, at flyvesikringstjenesterne kan håndtere, så fx "holding", hvor fly holdes i venteposition luften, minimeres. Network Manager finansieres af medlemslandene. Danmarks medlemskab finansieres af staten.

Borealis-samarbejdet

Naviair er aktiv part i Borealis-samarbejdet, som er et samarbejde mellem flyvesikringstjenesterne i Danmark, Sverige, Norge, Finland, Estland, Letland, Storbritannien, Irland og Island. I samarbejdet er der fokus på at udvikle og arbejde med nye koncepter indenfor bæredygtig trafikafvikling på tværs af europæiske landegrænser, herunder en luftrumsstruktur med fri planlægning af flyvevej. Frit valg af flyvevej giver luftfartsselskaberne bedre mulighed for at optimere deres ønskede flyveveje, så de får den korteste flyvetid og mindst muligt brændstofforbrug.

Tilbage i 2011 indførte Naviair, sammen med den svenske lufttrafiktjeneste, LFV, frit valg af flyvevej i dansk og svensk luftrum. I 2021 blev samarbejdet udvidet til at omfatte hele det nordeuropæiske område. I regi af Borealis arbejdes der videre med at udvide området yderligere. Jo større sammenhængende luftrum, der er omfattet af fri planlægning af flyvevej, jo mere direkte kan den samlede flyverute gennem flere luftrum blive.

COOPANS Alliance

Naviairs it-system til lufttrafikstyring er udviklet og driftet i COOPANS Alliancen, hvor de øvrige partnere er Austro Control, Croatia Control, Irish Aviation Authority, LFV og NAV Portugal. COOPANS samarbejdet har underskrevet kontrakt om levering af en stor teknisk opgradering af det nuværende ATM-system. Det nye ATM-system forventes at øge effektiviteten af lufttrafikstyringen.

Miljømål og målopfyldelse

I relation til de Europæiske Standarder for Bæredygtighedsrapportering er Naviairs mål for brændstofreducerende indsatser, downstream i værdikæden, en virksomhedsspecifik indikator.

Som del af præstationsordningen er Naviair underlagt et miljøkrav til trafikafviklingen i dansk luftrum. M miljøkravet fastsætter mål om "Horizontal flight efficiency", som er et beregnet udtryk for, hvor direkte luftfartøjer flyver og dermed graden af miljøpåvirkning i form af CO₂e-udledning fra luftfartøjer.

Miljøkravet fastlægges for fem år ad gangen i de såkaldte referenceperioder. Referenceperiode 4 løber fra 2025 til 2029.

- I 2025 var målet for "Horizontal flight efficiency" i dansk luftrum, at der maksimalt må være 1,43 pct. afvigelse mellem længden af flyenes faktiske fløjne rute, sammenholdt med længden af den mest direkte rute.

Målet er baseret på et estimat af forventede afvigelser som følge af vejrforhold, tæt trafik i et område eller restriktioner i forbindelse med militære øvelser. I Referenceperiode 4 er også indregnet påvirkningen af krigen i Ukraine, som medfører længere ruter på flyvninger mellem Europa og Asien.

I 2025 var Naviairs "Horizontal flight efficiency" på 1,44 pct. afvigelse af flyenes faktiske fløjne rute fra den mest direkte rute gennem dansk luftrum. Med andre ord er 98,56 pct. af det samlede antal kilometer fløjet i dansk luftrum fløjet via den mest direkte rute.

På trods af, at Naviair ikke indfriede præstationsordningens mål om maksimalt 1,43 pct afvigelse indtager Naviair i 2025 en førsteplads i Eurocontrols benchmark blandt EU's medlemsstater samt Norge og Schweiz med hensyn til at sikre fly den mest direkte rute.

Naviair søger løbende at udnytte nye teknologiske muligheder, der skaber basis for at optimere flyveveje yderligere. Potentialet er begrænset, da Naviair i forvejen har førerposition i benchmark og ligger tæt på EU's mål for "Horizontal flight efficiency".

Miljøindikatorer for ind- og udflyvninger til København

I relation til de Europæiske Standarder for Bæredygtighedsrapportering er indikatorer for brændstofreducerende ind- og udflyvninger til lufthavne virksomhedsspecifikke data.

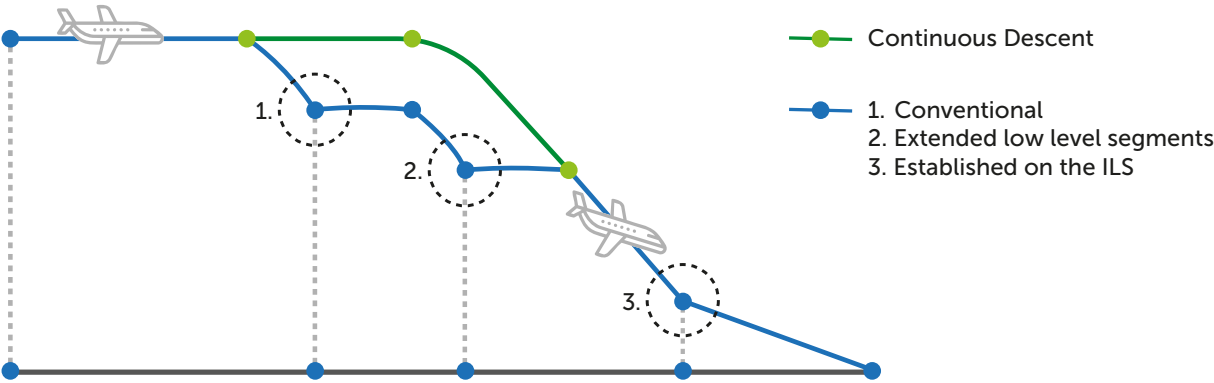
Som den største danske lufthavn er Københavns Lufthavn omfattet af den europæiske præstationsordning. I referenceperiode 4 er der ikke opstillet mål for "Continuous Decent Operations" og "Continuous Climb Operations", men Naviair følger udviklingen i graden af anvendelsen af "Continuous Decent Operations" og "Continuous Climb Operations" tæt.

I 2025 havde 45,8 pct. af de ankomne fly til Københavns Lufthavn en uafbrudt nedstigning. Siden 2021 har der samlet set været en faldende trend for "Continuous Decent Operations", dog med 2023 som atypisk år præget af forsinkelser, mens antallet af sekunder i "level flight" har været stigende. Resultat skal ses i sammenhæng med øget trafik i perioden. 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, hvilket påvirker miljømålene negativt.

For afgange gælder de samme principper. Ved start kan flyet stige uafbrudt til den ønskede flyvehøjde, hvilket også er kendt som "Continuous Climb Operations". I 2025 fløj 84,9 pct. af de afgående fly fra Københavns Lufthavn direkte til den ønskede flyvehøjde i én lang kontinuerlig stigning, hvilket betyder en mere brændstofbesparende start. Anvendelsesgraden ligger stabilt sammenlignet med de seneste to år, hvilket er et godt resultat, idet trafikken samtidig er øget.

Forskellen i anvendelsesgraden af "Continuous Climb Operations" og "Continuous Decent Operations" skal ses i sammenhæng med, at kontinuerlige stigninger prioriteres over kontinuerlige nedstigninger. Dels er det enklere at udføre uafbrudt stigning, hvor det udelukkende gælder om at komme op i den ønskede marchhøjde, og dels er miljøeffekt størst ved kontinuerlig opstigning, da nedstigninger i forvejen bruger mindre brændstof.



Fakta om Performance Based Navigation

Et fly flyver mest økonomisk, når det er i sin marchhøjde. EU har pålagt europæiske lufthavne at implementere "Performance Based Navigation". Performance Based Navigation er en procedure, der understøtter, at fly kan forblive længere i den højde, hvor de flyver mest økonomisk, inden de påbegynder nedstigning. Flyene kan samtidig, i højere grad end tidligere, foretage nedstigningen uafbrudt ved flyvning i tomgang uden at flade ud i vandret højde undervejs - det såkaldte "level flight". Performance Based Navigation kan anvendes af fly, der har et satellitbaseret navigationssystem ombord.

I Københavns Lufthavn har implementeringen af proceduren Performance Based Navigation været mere omfattende end på andre lufthavne, idet proceduren er implementeret for både ankomne og afgående luftfartøjer. Implementeringen blev påbegyndt i 2022. Ultimo 2024 blev proceduren udvidet til også at omfatte "finalen", som er den allersidste del af indflyvningen.

Nøgletal – operationel miljøperformance	2021	2022	2023	2024	2025	Enhed
Horizontal flight efficiency	1,08	1,23	1,44	1,24	1,44	pct. afvigelse
Starter: Continuous Climb	88,5	87,2	85,4	84,2	84,9	pct.
Starter: Level flight - departure	10,4	12,1	13,1	14,1	13,7	sek.
Landing: Continuous Descent	51,1	50,0	46,1	48,6	45,8	pct.
Landing: Level flight – arrival	50,5	55,6	65,4	57,3	63,8	sek.

Kilde: Alle nøgletal er udarbejdet af Eurocontrol, og kan hentes på: <https://ansperformance.eu/data/>

Opgørelsesmetode for operationel miljøperformance

Horizontal Flight Efficiency: Udtrykkes som pct. afvigelse mellem længden af faktiske fløjne rute og længden af den direkte og ideelle referencerute i et givent luftrum. Horizontal Flight Efficiency beskriver, hvor tæt den faktiske flyverute er på den mest direkte rute i 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 Københavns Lufthavn. 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 Københavns Lufthavn. Dette kan være nødvendigt pga. trafik, luftrumskrav eller andre operationelle overvejelser. Der ønskes så lidt tid som muligt med "level flight".

Definitioner er udarbejdet af Eurocontrol

Politik for energieffektivitet

Naviair vil jf. sin politik for samfundsansvar indrette Naviair som en bæredygtig virksomhed. Det indbefatter at arbejde for at minimere direkte CO₂e-udledning i egen drift. I 2022 besluttede Naviair en projektportefølje. Projekterne indfases over flere år. Den samlede portefølje omfatter:

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

I det følgende beskrives Naviairs tiltag for at begrænse den direkte CO₂-udledning fra egen drift. Tiltagene er alle centreret omkring Kastrup, fordi energiforbruget er størst på denne lokation.

Solceller på taget

I 2020 blev de første solceller etableret på taget af Naviairs hovedkvarter i Kastrup. I 2024 blev solcelle-anlægget udvidet til at dække en større andel af tag-arealet. De nye solceller er tilsluttet og idriftsat i 2025 med helårseffekt fra 2026.

Forventningen er, at solcellerne årligt vil kunne producere ca. 450 MWh/år under forudsætning af et normalt antal solskinstimer. Det svarer til, at solenergi fremadrettet vil kunne dække ca. 8 pct. af Naviairs årlige energiforbrug i Kastrup og reducere Naviairs CO₂e-udledning med ca. 55 tCO₂e.

Energioptimering af komfortventilationsanlæg

Indeklimaet i Naviairs hovedkvarter i Kastrup reguleres via ventilationsanlæg, som omfatter både indblæsning og udsugning med varmeblade. Dele af anlægget er fra 1970'erne, og har udtjent sin levetid. Det ældre anlæg har ikke behovsstyring, og det har derfor kørt på fuldlast. Ældre motorer og ældre ventilationsteknologi har medført betydeligt vedligehold og højt energiforbrug.

I 2024 og 2025 har Naviair udskiftet ventilationsaggregater, herunder motorer og ventilatorer, samt introduceret behovsstyring, så anlægget kan regulere efter det faktiske behov og samtidig anvende de nyeste energibesparende motorer.

Energioptimeringen forventes fra 2026 at reducere Naviairs årlige energiforbrug med ca. 800 MWh (Reduktion el: 320 MWh, reduktion varme/gas: 480 MWh), hvilket svarer til estimeret CO₂e-reduktion på ca. 100 tCO₂e.

Ventilationsanlægget udgør i 2025 en investering på 10,7 mio. kr., som fremgår af note 11 i det finansielle regnskab. I taksonimirapporteringen indgår investeringen under aktivitet 7.5. Installation, vedligeholdelse og reparation af instrumenter og anordninger til måling, regulering og kontrol af bygningers energimæssige ydeevne.

Etablering af varmepumper

Naviairs varmeforsyning er i dag fjernvarmegenereret via Københavns Lufthavne A/S' gaskedler (naturgas). Med henblik på bedre energiudnyttelse implementerer Naviair i perioden 2024 til 2026 varmepumper, så spildvarme fra serverrum kan udnyttes til opvarmning af Naviair-huset og Tower Syd.

Målet er at reducere brugen af gas med 85 pct. årligt, når varmepumperne er fuldt implementeret i 2027. Brugen af varmepumper betyder samtidig øget strømforbrug. Netto forventes varmepumperne fra 2027 årligt at reducere Naviairs energiforbrug med ca. 2.350 MWh (reduktion af varme/gas: 3.200 MWh, merforbrug af strøm: 850 MWh), hvilket svarer til estimeret CO₂e-reduktion på ca. 285 tCO₂e.

Varmepumper udgør i 2025 en investering på 2,5 mio. kr., som fremgår af note 11 i det finansielle regnskab. I taksonimirapporteringen indgår investeringen under aktivitet 4.16. Installation og drift af elektriske varmepumper.

Jf. Naviairs investeringsplan udgør den videre etablering af varmepumper i 2026 en investering på 1,3 mio. kr.

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 formål at forbinde og udveksle data med andre enheder og systemer.

Naviair anvender systemet "Ressource Advisor" til at understøtte energiledelse via analyse af forbrugsmønstre, rengøring, luftkvalitet, lagerbeholdning mv. Resource Advisor understøtter således energiledelses- og energiefektiviseringsarbejdet i Naviair, og planen er at udbygge det de kommende år med flere målere og lokationer, så der opnås et mere detaljeret billede af Naviairs energi- og ressourceforbrug.

Opgørelsesmetode for forventede reduktioner

Reduktionerne er opgjort lokationsbaseret med anvendelsen af emissionsfaktorerne:

- "Electricity Denmark 125" for strøm (124 gCO₂/kWh)
- "Natural gas (DK)" (111 gCO₂/kWh)

Emissionsfaktorerne er de samme som anvendes i CEMAsys, og som dermed anvendes i Naviairs drivhusemissionsopgørelse for 2025.

Mål vedr. et energieffektivt Naviair

Naviair har plan for 70 pct. reduktion i CO₂e-udledningen fra egen drift (scope 1 og 2) frem mod 2030, med 2019 som basisår. 2019 er valgt som basisår, fordi det repræsenterer det seneste stabile og normale år, inden de betydelige driftsforstyrrelser, der fulgte med COVID-19-pandemien. I 2019 var Naviair drivhusgasudledning i scope 1 og 2 på 2.005 tCO₂e.

Målet om 70 pct. reduktion er ikke videnskabeligt baseret, og det har ikke været muligt for Naviair at afgøre, om målet er foreneligt med begrænsning af den globale opvarmning til 1,5 °C.

Naviair har endvidere en vision om CO₂e-neutralitet i scope 1 og 2 i år 2030. For at komme tættere på visionen vil Naviair de kommende år afsøge mulighederne for yderligere tiltag til reduktion af CO₂e-udledningen fra egen drift.

Energiforbrug og -miks	Basisår 2019	Komparativt 2024	2025	Enhed
1) Brændstofforbrug fra kul og kulprodukter	0	0	0	MWh
2) Brændstofforbrug fra råolie og olieprodukter	289	136	121	MWh
3) Brændstofforbrug fra naturgas	302	454	446	MWh
4) Brændstofforbrug fra andre fossile kilder	0	0	0	MWh
5) Forbrug af købt eller erhvervet elektricitet, varmen, damp og køling fra fossile kilder	6.930	8.155	7.136	MWh
6) Samlet fossilt energiforbrug Summen af 1-5, kul/olie/naturgas/el baseret på fossil	7.521	8.745	7.703	MWh
Fossile kilders andel af det samlede energiforbrug	73	87	77	pct.
7) Forbrug fra nukleare kilder	2.028	553	961	MWh
Andel af forbrug fra nukleare kilder i det samlede energiforbrug	19	6	10	pct.
8) Brændstofforbrug til vedvarende energikilder, herunder biomasse (der også omfatter industriaffald og kommunalt affald af biologisk oprindelse, biogas, vedvarende brint osv).	0	0	0	MWh
9) Forbrug af købt eller erhvervet elektricitet, varme, damp og køling fra vedvarende energikilder	785	645	1.182	MWh
10) Forbrug af egenproduktion vedvarende energi, der ikke er brændsel	0	142	188	MWh
11) Samlet forbrug af vedvarende energi (MWh) (beregnet som summen af 8-10)	785	787	1.371	MWh
Vedvarende kilders andel af det samlede energiforbrug	8	8	13	pct.
Samlet energiforbrug (MWh) (summen af 6+7+11)	10.334	10.085	10.034	MWh

Energiforbrug og -miks

Naviairs projektportefølje vedr. energioptimering anvender også 2019 som basisår. I det følgende opgøres Navi-air energiforbrug og -miks i årene 2019, 2024 og 2025. Energiforbruget er opgjort i MWh, fordelt på forbrug fra henholdsvis fossile kilder, nukleare kilder og vedvarende energikilder.

Siden 2019 har Naviairs energiforbrug været svagt faldene. I perioden har energimikset ændret sig, således, at det i 2025 i mindre grad er baseret på nukleare kilder og i højere grad på vedvarende energi. Naviairs fossile energiforbrug ligger på niveau med 2019. Udviklingen skal ses i sammenhæng med udviklingen i det generelle energimiks i Danmark.

Størstedelen af Naviairs energiforbrug er knyttet til lokationen Kastrup, hvor varmen i 2025 er baseret på Naturgas.

DVOR-stationen "AAL"
(navigationshjælpemiddel)
ved Aalborg Lufthavn



Opgørelsesmetode for Energiforbrug og -miks 2025

Opgørelsen omfatter kalenderåret 2019 og 2025. Energiforbrug og -miks er baseret på samme mængdeopgørelse, som scope 1 og 2 i Naviairs opgørelse af drivhusgasemissioner.

(2) Brændstofforbrug fra råolie og olieprodukter: Omfatter alle Naviairs lokationer i Danmark, Grønland og på Færøerne opgjort via fakturaer modtaget fra leverandører. Forbrug af brændstof ifm. drift af dieselgeneratorer i Kastrup, opgjort via Naviairs energiovervågningssystem. Omregning fra liter til MWh er baseret på Energistyrelsens Standardfaktorer for brændværdier (offentliggjort 4/7 2025)

- *Diesel (inkl. generatorer):* 9,96 kWh/liter
- *Benzin:* 9,13 kWh/liter

(3) Brændstofforbrug fra naturgas: Forbrug for Tower Syd i Københavns Lufthavn, Kastrup. Naviair afregnes direkte for naturgas til opvarmning af tårnet. Forbruget er opgjort via Naviairs energiovervågningssystem. Omregning fra m³ til MWh er baseret på Energistyrelsens Standardfaktorer for brændværdier (offentliggjort 4/7 2025)

- *Gas:* 11,0 kWh/m³

(5) Forbrug af købt eller erhvervet elektricitet, varme, damp og køling fra fossile kilder

Opgørelsen af energiforbrug dækker elektricitet og er udarbejdet med afsæt følgende kilder:

- *CPH energimanagementsystem:* Forbrug vedr. el og naturgas for Naviair-huset, Tower Syd og Roskilde, samt elforbrug til drift af Naviairs to radarer placeret i Københavns Lufthavn. Omregning fra m³ naturgas til MWh er baseret på Energistyrelsens Standardfaktorer for brændværdier (offentliggjort 4/7 2025) med følgende omregningsfaktor: 11 kWh/m³
- *Eloverblik.dk:* Drift af Naviairs radarer placeret i provinsen.
- *Det færøske Landsverk:* Drift af Radar Sornfelli.
- *Estimer:*
 - > Forbrug knyttet til tårntjenesten i Roskilde for 2025 modtages først via faktura medio 2026. Naviair lejer bygning til tårntjenesten i Roskilde Lufthavn af Københavns Lufthavne A/S og modtager faktura til afregning af forbrug en gang årligt. Forbrug af el og varme til tårntjenesten i Roskilde lufthavn er derfor estimeret i 2025 baseret på faktisk forbrug i 2024. Kilde: Københavns Lufthavne A/S. Det vurderes, at forbruget fra 2024 er et retvisende estimat for forbruget i 2025, da tårntjenesten har 24/7-drift og forbruget derfor kan antages at være relativt konstant fra år til år.

> Forbrug af el og varme til driften af Flight Information Center (FIC) i Nuuk, som er fysisk placeret i Arktisk Kommando bygningen, driften af teknisk udstyr i Grønland samt driften af tårntjenesterne i Billund, Aalborg, Aarhus, Rønne og Vágar er estimeret ud fra faktisk forbrug i 2024 ved tårntjenesten i Roskilde Lufthavn. Naviair lejer sig ind på lokationerne i Billund, Aalborg, Aarhus, Rønne, Vágar og Nuuk, og der afregnes ikke særskilt for forbrug. Da det præcise antal kvadratmeter for bygningerne ikke kendes, er forbruget estimeret 1:1 ud fra det faktiske forbrug i Roskilde Lufthavn i 2024 for hver af de seks lokationer.

> Det samlede forbrug til drift af Naviairs i alt 26 VOR-stationer, der er små hytter med teknisk materiel placeret rundt i landet, er estimeret. Estimatet er baseret på det faktiske forbrug for 10 VOR-stationer, hvor Naviair har oplysninger om det faktiske forbrug. Estimatet for de resterende 16 VOR-stationer er det gennemsnitlige forbrug pr. station baseret på det faktiske forbrug på de 10 VOR-stationer, hvor forbrug er kendt.

(5) (7) og (9) Energimiks af købt elektricitet er opgjort ud fra følgende kilder:

- *Energinets "Generelle eledeklaration 2025":* Omfatter energimiks for forbrug på lokationerne Kastrup og tårntjenesterne i Aalborg, Billund, Roskilde, Aarhus, Rønne samt VOR-stationer rundt i landet. Da det ikke har været muligt at tilvejebringe oplysninger om energimikset i hhv. Grønland og Færøerne er det danske energimiks også anvendt her.
- *Energimiks for baseline 2019* er udarbejdet retrospektivt i 2024, hvor det ikke har været muligt at finde 2019-deklarationen for gassammensætningen, hvorfor 2023-gassammensætning er anvendt til beregning af energimiks i 2019.

(9) Forbrug af købt eller erhvervet elektricitet, varme, damp og køling fra vedvarende energikilder

- Vedvarende energi er defineret som energi fra biomasse, vind og sol.

(10) Forbruget af egenproduktion vedvarende energi, der ikke er brændsel

- Naviairs energiovervågningssystem.

Drivhusgasemissioner

Naviairs oplysninger om drivhusgasemissioner omfatter samme virksomhed som det finansielle regnskab. I 2025 rapporterer Naviair på sin drivhusgasudledning i scope 1 og 2. Indfasningsmulighederne benyttes til at udelade opgørelse for scope 3.

Naviairs investeringsplan for 70 pct. reduktion af drivhusgasudledningen i scope 1 og 2 med 2019 som baseline, er baseret på en lokalitetsbaseret opgørelse af scope 2. Naviair anvender ikke emissionshandelsforeninger eller tilkøb af grøn energi. Som led i implementeringen af ESRS rapporteres på både lokalitetsbaseret og markedsbaserede emissioner for scope 2.

Den lokalitetsbaserede metode er baseret på klimapåvirkningen fra den energi, der er i elnettet. Opgørelsen viser den gennemsnitlige CO₂-udledning pr kWh elektricitet i et givent område. Energinet benævner opgørelsen som "miljødeklarationen".

Den markedsbaserede metode er baseret på handel med oprindelsesgarantier for grøn energi. Opgørelsen viser det energimiks som forbrugeren har valgt at købe på markedet, hvor køb af oprindelsesgarantier kan føre til lavere rapporterede emissioner. Energinet benævner opgørelsen som "eldeklarationen".

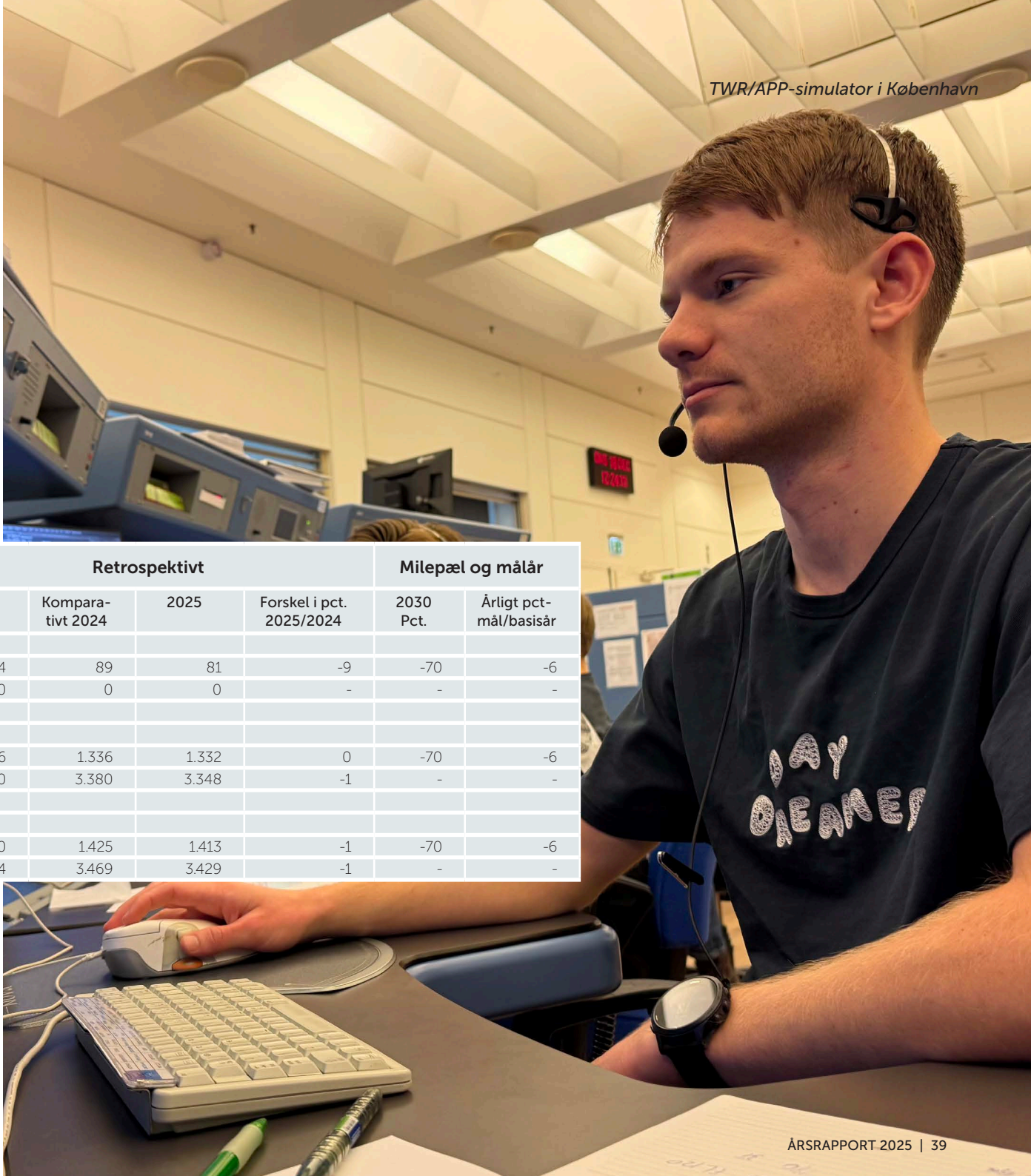
Scope 1 og 2-udledning

I 2025 faldt Naviairs drivhusgasemissioner i scope 1 og 2 med 12 tCO₂e (lokationsbaseret) svarende til fald på 1 pct. i forhold til 2024. Siden 2019 er Naviairs udledning fra egen drift (scope 1 og 2) samlet set reduceret med 30 pct. (lokationsbaseret).

Den samlede reduktion er primært drevet af, at energimikset i Danmark gennem årene er blevet mere grønt. Reduktionen i scope 1 kan endvidere tilskrives, at Naviair har fornyet sin bilpark, med mindre forbrug af diesel og benzin til følge og har øget anvendelsen af solenergi gennem investering i solceller. Naviair har aktivt sat fokus på energieffektivisering og investeret i energieffektivisering, hvor fuld effekt af nyt ventilationsanlæg forventes fra 2026 og varmepumper fra 2027.

Naviairs drivhusgasemissioner, scope 1 og 2	Retrospektivt				Milepæl og målår	
	Basisår 2019	Komparativt 2024	2025	Forskel i pct. 2025/2024	2030 Pct.	Årligt pct-mål/basisår
Drivhusgasemissioner under scope 1						
Direkte drivhusgasemissioner (tCO ₂ e)	134	89	81	-9	-70	-6
Procentdel af regulerede emissionshandelsordninger (pct.)	0	0	0	-	-	-
Drivhusgasemissioner under scope 2						
Lokalitetsbaserede drivhusgasemissioner (tCO ₂ eq)	1.896	1.336	1.332	0	-70	-6
Markedsbaserede drivhusgasemissioner (tCO ₂ eq)	4.310	3.380	3.348	-1	-	-
Samlede drivhusgasemissioner for scope 1 og 2						
Lokalitetsbaserede (tCO ₂ eq)	2.030	1.425	1.413	-1	-70	-6
Markedsbaserede (tCO ₂ eq)	4.444	3.469	3.429	-1	-	-

Med afsæt i drivhusgasopgørelsen for 2025 og de planlagte tiltag for energioptimering, som er beskrevet på side 36, vil Naviair i scope 1 og 2 i 2030 forventeligt opnå en reduktion på 49 pct., sammenholdt med basisåret 2019 (lokationsbaseret). I målet om 70 pct. reduktion indgår en forventning om at energimiks i Danmark fortsat bliver grønnere, og løbende bidrager til, at Naviair opnår målet i 2030.



Opgørelsesmetode for drivhusgasemissioner 2025

Betegnelsen CO₂e omfatter drivhusgasserne CO₂ (kuldioxid), CH₄ (metan), N₂O (lattergas), HFC (hydrofluorcarbon), PFC (perfluorcarbon), SF₆ (svovlhexafluorid) og NF₃-gasser (nitrogentetrafluorid).

Opgørelsen er udarbejdet for den rapporterende virksomhed, jf. ESRS 1, punkt 62 til 67 og omfatter kalenderåret 2025. Opgørelsen af drivhusgasemissioner er baseret på samme mængdeopgørelse som energiforbrug og -miks (E1-5).

Beregningerne er foretaget ved brug af portalen CEMAsys.com, som beregner drivhusgasudledning baseret på forbrugsmængder. Naviar har således opgjort forbrugsmængden af varme, diesel og strøm i m³, liter og kWh og anvendt CEMAsys omregning til CO₂e. CEMAsys tilbyder opgørelsen både lokationsbaseret og markedsbaseret.

Scope 1: I opgørelsen af Naviars direkte udledninger indgår

- *Brændstofforbrug*: Omfatter alle Naviars lokationer i Danmark, opgjort via fakturaer modtaget fra leverandører. Forbrug af brændstof ifm. drift af dieselgeneratorer i Kastrup, opgjort via Naviars energiovervågningssystem.
- *Varme/gas forbrug*: Forbrug i Tower Syd i Kastrup er opgjort via Naviars energiovervågningssystem. Varme/gas for Tower Syd indgår i scope 1, fordi Naviar har egen kedel i tilknytning til tårnet i Kastrup og derfor defineres som "Stationær afbrænding".

Via CEMAsys er valgt følgende emissionsfaktorer for beregning af klimaaftrykket:

- *Benzin transport*: 2340 gCO₂/l.
Kilde hos CEMAsys: DEFRA 25
- *Diesel, transport*: 2662 gCO₂/l.
Kilde hos CEMAsys: DEFRA 25
- *Diesel, generator*: Diesel, stationary, 268 gCO₂/kWh.
Kilde hos CEMAsys: DEFRA 25
- *Varme*: Natural gas (DK), 112 gCO₂/kWh.
Kilde hos CEMAsys: Dansk Gasteknisk Center 2025 og DEFRA 25

Energinet Scope 2: I opgørelsen af Naviars indirekte forbrug indgår forbrug af strøm og varme/naturgas. Mængden er opgjort efter samme metode og med de samme kilder, som er anvendt ved opgørelsen af mængder i "energiforbrug og -miks" (oplysningspunkt E1-5).

Via CEMAsys er valgt følgende emissionsfaktorer for beregning af klimaaftrykket lokationsbaseret:

- *Elektricitet købt hos eksternt energiselskab*: Electricity Denmark 125: 124 gCO₂/kWh.
Kilde hos CEMAsys: Generelle eldeklaration 2022 (Energinet, 2023)
- *Elektricitet produceret via egne solceller*: Electricity Solar, 0 gCO₂/kWh.
Kilde: GHG-protokollen
- *Elektricitet anvendt Færøerne/Grønland*: Electricity Nordic Mix, 18 gCO₂/kWh.
Kilde hos CEMAsys: IEA 2025.
- *Varme*: Heat Natural Gas, 204 gCO₂/kWh.
Kilde hos CEMAsys: DEFRA 2025.

I den markedsbaserede opgørelse anvender CEMAsys Energinets "Generelle eldeklaration" for 2024. Den generelle el-deklaration udarbejdes hvert år i juni, for året før.



Ventilations- og indeklimateknik i Naviarhuset

Taksonomirapportering

Naviair er omfattet af EU's taksonomiforordning (Forordning (EU) 2020/852) og skal derfor redegøre for, hvilke økonomiske aktiviteter der er omfattet af klassifikations-systemet, samt hvor stor en andel der kan klassificeres som miljømæssigt bæredygtige i henhold til de tekniske screeningskriterier.

For regnskabsåret 2025 har Naviair valgt at anvende EU-Kommissionens forenklede rapporteringskrav (Forordning (EU) 2026/73), som blev offentliggjort den 8. januar 2026, og som kan anvendes frivilligt. De nye regler indfører en væsentlighedsgrænse på 10 pct. og giver mulighed for at forenkle rapporteringen af visse datapunkter, herunder OpEx, når disse er immaterielle for forretningsmodellen.

Formålet med taksonomiforordningen er at fremme investeringer i bæredygtige økonomiske aktiviteter.

Det er en meget begrænset andel af Naviairs økonomiske aktiviteter, som er omfattet af taksonomien. Naviairs kerneforretning er flyveledelse, hvor omsætningen primært stammer fra afgifter betalt af flyselskaber for de leverede tjenesteydelser. Denne aktivitet er ikke klassificeret som en aktuel økonomisk aktivitet i taksonomiforordningen, og derfor er 0 pct. af Naviairs omsætning omfattet af taksonomien.

Naviairs driftsomkostninger (OpEx) består hovedsageligt af softwareudgifter, konsulentbistand og uddannelse af flyveledere, som ikke er omfattet af taksonomien. I 2024 klassificerede Naviair 0 pct. af OpEx som miljømæssigt bæredygtige. Fra 2025 udelades OpEx-klassificering, da Naviair vurderer, at opgørelsen ikke giver beslutnings-relevant information for interessenter. Vurderingen er baseret på, at:

- OpEx ikke afspejler grønne investeringer eller omstilling, men snarere er drift af eksisterende systemer.
- OpEx-andelen, der potentielt kunne være taksonomi-relevant, er minimal og vanskelig at afgrænse uden betydelig usikkerhed.

Naviairs anlægsudgifter (CapEx) i 2025 udgør 170 mio. kr., hvoraf 52,8 mio. kr. er omfattet af taksonomirapporteringen. Ingen af disse udgifter kan klassificeres som miljømæssigt bæredygtige efter de tekniske screeningskriterier. Dette skyldes primært, at det ikke har været muligt at få valideret bæredygtighed hos leverandører og andre relevante interessenter.

Naviair rapporterede første gang efter taksonomiforordningen i 2024 som følge af Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). I regnskabsåret 2026 forventer Naviair ikke længer at være omfattet af rapporteringskrav og vil herefter overgå til eventuel frivillig rapportering.

Skemaer med taksonomiberegning for 2025 fremgår af "Bilag vedrørende taksonomirapportering".



Anvendt rapporteringspraksis

Naviar har i tværfagligt samarbejde mellem afdelingerne Økonomi og Indkøb screenet hvilket økonomiske aktiviteter, der er omfattet af taksonomien. De økonomiske aktiviteter, der er omfattet af taksonomien, er screenet på artskonto og underliggende finanskontoniveau og vurderet op imod de tekniske screeningskriterier for bæredygtighed.

Der er identificeret 8 omfattede aktiviteter, som er analyseret for forbrug. Forbruget er herefter vurderet i forhold til, om aktiviteterne er bæredygtige eller ikke bæredygtige efter taksonomiforordningen. Naviar vil årligt vurdere, om ændringer i tekniske screeningskriterier eller forretningsområder medfører, at listen over aktiviteter skal opdateres.

Under hver af de 8 aktiviteter har Økonomi og Indkøb vurderet, hvilke leverandører/kreditorer som i løbet af regnskabsåret har leveret ydelser eller produkter omfattet af taksonomien. Fakturaer for relevante leverandører er derefter gennemgået.

Hvis dokumentation for overholdelse af de tekniske kriterier er mangelfuld eller ikke kan tilvejebringes, har Naviar samlet set vurderet aktiviteten som værende ikke-bæredygtig.

Ingen af Naviars økonomiske aktiviteter bidrager til flere miljømål, og arten af Naviars forretning kræver ikke opsplitning af KPI'er.

Kapitaludgifter (CapEx)

Kapitaludgifterne i taksonomiopgørelsen består af de taksonomiomfattede kapitaludgifter, som beskrevet i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/2178, bilag 1, punkt 1.1.2.

Det CAPEX-baserede KPI beregnes som tælleren divideret med nævneren efter følgende definitioner:

- **Nævneren** omfatter tilgange til materielle og immaterielle aktiver i løbet af regnskabsåret, før afskrivninger, nedskrivninger og omvurderinger, inklusive tilgange fra virksomhedssammenslutninger.
- **Tælleren** omfatter den del af kapitaludgifterne i nævneren, der: **a)** er forbundet med aktiver eller processer, som er i overensstemmelse med klassificeringssystemet **b)** indgår i en plan for at udvide eller bringe aktiviteter i overensstemmelse med klassificeringssystemet (CapEx-planen) **c)** er forbundet med indkøb af produktion fra aktiviteter, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, eller individuelle foranstaltninger, der reducerer drivhusgasemissioner.

Naviar medregner udelukkende kategori c kapitaludgifter under tælleren, da Naviar ikke kan tilvejebringe tilstrækkelig dokumentation for kategori a og b. Kapitaludgifterne består af posterne "Tilgang i årets løb" immaterielle anlægsaktiver (note 10) samt "Tilgang i årets løb" materielle anlægsaktiver (note 11).

Anvendelse af væsentlighedsgrense (10 %-tærsklen)

I overensstemmelse med de forenkede rapporteringskrav anvender Naviar en væsentlighedsgrense på 10 pct. Økonomiske aktiviteter, der samlet udgør mindre end 10 pct. af nævneren for CapEx-KPI, underlægges ikke detaljeret vurdering af tekniske screeningskriterier. Disse aktiviteter oplyses summarisk med en begrundelse for, hvorfor de anses for immaterielle.

Driftsomkostninger (OpEx)

Driftsudgifter (OpEx) er ikke væsentlige for Naviars forretningsmodel og rapporteres derfor kun som samlet beløb uden yderligere taksonomivurdering, jf. forenkede regler.



Foto af fotografen, Aarhus Lufthavn.

Oversigtstabel vedr. omsætning, CapEx og OpEx

Taksonomi 2025															
KPI	Total (mio. DKK)	Andel taksonomi omfattede (eligible) aktiviteter (pct)	Taksonomi- aligned aktiviteter (mio. DKK)	Andel taksonomi aligned arkiviteter 2025 (pct)	Fordeling på miljø for taksonomi-aligned aktiviteter						Andel muliggørende aktiviteter (pct)	Andel af over- gangsaktivite- ter (pct)	Ikkevurderede aktiviteter anset som ikkevæsenligt (pct)	Taksonomi- algned akti- viteter i 2024 (mio. DKK)	Andel takso- nomi aligned aktiviteter 2024 (pct)
					Modvirkning af klima- forandringer	Tilpasning til klima- forandringer	Vand	Cirkulær økonomi	Forurening	Biodiversitet					
Omsætning	1.174,6	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0%
CapEx	170,0	31%	0	0%	0%	0%	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	0%	0%	0%	0	0%
OpEx	30,6	0%	0	0%	0%	0%	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	0%	0%	0%	0	0%

Taksonomiberegning CapEx (anlægsaktiviteter)

CAPEX		2025											
Økonomiske aktiviteter	Kode	Taksonomiomfattede CapEx (pct)	Taksonomi aligned CapEx (mio. DKK)	Andel taksonomi aligned (pct)	Fordeling på miljømål for taksonomi-aligned aktiviteter						Muliggørende aktiviteter (pct)	Overgangsaktiviteter (pct)	Andel taksonomi-aligned aktiviteter ud ad omfattede (pct)
					Modvirkning af klimaforandringer	Tilpasning til klimaforandringer	Vand	Ciklær økonomi	Forurening	Biodiversitet			
Lagring af elektricitet	4.10	0,1%	0	0%	0%	0%	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	-	-	0%
Installation drift af elektriske varmepumper	4.16	1,5%	0	0%	0%	0%	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	-	-	0%
Transport med personbiler og lette erhverskøretøjer	6.5	0,6%	0	0%	0%	0%	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	-	-	0%
Opførelse af nye bygninger	7.1	7,6%	0	0%	0%	0%	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	-	-	0%
Renovering af eksisterende bygninger	7.2	9,5%	0	0%	0%	0%	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	-	-	0%
Instalation, vedligeholdelse og reperation af instrumenter og anordninger til måling, regulering og kontrol af bygningers energimæssige ydeevne	7.5	11,7%	0	0%	0%	0%	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	-	-	0%
Elproduktion ved hjælp af solcelleteknologi	7.6	0,0%	0	0%	0%	0%	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	-	-	0%
Databehandling, webhosting og lign. Serviceydelser (datacenter)	8.1	0,0%	0	0%	0%	0%	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	Ej omfattet	-	-	0%
Sum af aligned pr. miljømål					0%	0%	-	-	-	-			
Total CapEx		31,0%	0	0%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	0%

Sociale oplysninger

Egen arbejdsstyrke

Dette kapitel beskriver Naviairs arbejde med at fremme gode arbejdsvilkår og trivsel samt arbejdet med kønslige-stilling og mangfoldighed blandt egen arbejdsstyrke.

Naviair anvender indfasningsbestemmelserne for virk-somheder med færre end 750 medarbejdere, jf. ESRS 2, pkt. 17, og udelader i 2025 fuld rapportering vedrørende det emnespecifikke område S1 – Egen arbejdsstyrke.

I det følgende rapporteres således på minimumsoplys-ninger vedrørende bæredygtighedsforhold knyttet til egen arbejdsstyrke, og der gives en kort beskrivelse af Naviairs politik, tiltag, mål og indikatorer knyttet til egen arbejdsstyrke.

Bæredygtighedsforhold

Naviair har jf. ESRS 1, tillæg A, AR 16, valgt at vurdere underemnerne *arbejdsvilkår* og *ligebehandling og lige muligheder for alle* under ”S1 – Egen arbejdsstyrke” som værende væsentlige at rapportere på.

I forbindelse med arbejdsvilkår har Naviair vurderet un-der-underemnet *arbejdstid* for væsentligt.

I forbindelse med ligebehandling og lige muligheder er under-underemnerne *ligestilling mellem kønnene* og *lige løn for arbejde af samme værdi, uddannelse og kompetenceudvikling, beskæftigelse og inklusion af personer med handicap* samt *mangfoldighed* vurderet væsentlige.

Væsentlighedsvurderingen skal ses i sammenhæng med, at Naviairs medarbejdere er afgørende for en stabil drift af forretningen. Naviair har et stort antal specialiserede medarbejdere, og gode arbejdsvilkår og trivsel danner rammen for, at den enkelte medarbejder ønsker at forblive medarbejder. Samtidig har Naviair løbende fokus på udviklingen i demografien og på at sikre langsigtet ro-busthed i bemanningen. Gode arbejdsvilkår, mangfoldig-hed og kønsligestilling vil styrke rekrutteringsgrundlaget.

Arbejdsvilkår og trivsel

Naviair arbejder for at fastholde et godt arbejdsmiljø og skabe gode vilkår for trivsel og udvikling. Rammerne herfor er fastlagt i Naviairs personalepolitik. I 2025 er der arbejdet målrettet med tiltag for at øge trivslen og styrke rekrutteringsgrundlaget. Naviair har ikke fastsat et tidsbe-stemt mål herfor.

Personalepolitik

Sigtet med Naviairs personalepolitik er at sikre, at Naviair er en attraktiv og udviklende arbejdsplads, som kan tiltrække og fastholde dygtige og kvalificerede medar-bejdere og dermed understøtte leveringen af en god, effektiv og standardiseret service til Naviairs brugere.

Dette sigte forudsætter, at der skabes rammer, som både giver den enkelte mulighed for at udnytte og udvikle sine faglige og personlige ressourcer, og som samtidig tilgodeser Naviairs mål og opgaver.

I relation til arbejdsvilkår og trivsel sætter Naviairs perso-nalepolitik specifikt fokus på, at Naviair skal være en sund og tryk arbejdsplads, og at den enkelte medarbejder skal have en god balance mellem arbejdsliv og privatliv.

Tiltag for at sikre trivsel og ordentlige arbejdsvilkår

I 2025 har Naviair implementeret samarbejdsgrundla-get, som blev formuleret i 2024 og som har til formål at styrke psykologisk tryghed med fælles regler for adfærd. Samtidig er der på det operative område udpeget flere ledere med mere tydelig og nærværende ledelse til følge.

Naviair arbejder systematisk med trivselsmålinger og -op-følgning, som skal tage temperaturen på trivslen i organi-sationen, og være et data- og faktabaseret fundamentet for dialog og efterfølgende handlingsplaner samt en vigtig komponent i Naviairs ledelsesarbejde og -udvikling.

Endelig arbejder Naviair videre med implementering af den robusthedsplan, der fremadrettet skal sikre en bedre balance mellem opgaver og ressourcer.

Mål og indikatorer vedrørende arbejdsvilkår

Naviair har ikke fastsat tidsbestemt mål knyttet til ar-bejdsvilkår, men monitorer og fører statistik over flere indikatorer angående arbejdsvilkår. I nedenstående tabel vises udviklingen over centrale indikatorer vedrørende arbejdsvilkår.

Nøgletal - Arbejdsvilkår	2021	2022	2023	2024	2025	Enhed
Fuldtidsarbejdsstyrke	612	604	619	647	670	antal FTE
Trivsel/arbejdslyst	59	71	-	67	73	pct.
Sygefravær	6,77	7,09	9,52	8,39	6,94	dage
Arbejdsskader	1	1	3	1	6	antal

Opgørelsesmetode for nøgletal vedrørende arbejdsvilkår

Fuldtidsarbejdsstyrke: Gennemsnitligt antal beskæf-tigede i regnskabsåret, omregnet til fuldtidsbeskæf-tigede.

Trivsel/arbejdslyst: Medarbejdernes gennemsnitlige arbejdslyst defineres ved brug af ”God Arbejdslyst Indeks Score” (GAIS) og er foretaget af et eksternt bureau.

Arbejdslyst måles ud fra tilfredsheden med 7 faktorer – kollegaer, resultater, ledelse, mestring, mening, balance og medbestemmelse. Medarbejderne har via spørgeskema scoret en lang række spørgsmål ud fra en skala fra 0 til 10, hvor 0 betyder ”slet ikke” eller ”ingen tilfredshed”, mens 10 betyder ”i meget høj grad” eller fuld tilfredshed.

De individuelle svar aggregeres til en gennemsnits-score for hver, og denne gennemsnitsscore omsæt-tes til en skala fra 0 til 100.

I 2023 gennemførte Naviair ikke trivselsmåling. I 2024 blev trivselsmålingen gennemført i april må-ned, mens den i 2025 er gennemført i september.

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

Arbejdsskader: Samlet antal rapporteringspligtige skader efter arbejdsskadeloven, opgjort ved årets udgang.



Forpladsflyveledelsen (APRON) i
kontrolltårnet i Københavns Lufthavn

Køn og mangfoldighed

Naviair arbejder for ligebehandling og lige muligheder for alle. I det følgende redegøres for Naviairs politik på området, de væsentligste tiltag, som er foretaget i 2025 og endelig gives en status for måltal.

Politik for køn og mangfoldighed

Følgende udgør Naviairs redegørelse om Naviairs mangfoldighedspolitik, jf. årsregnskabslovens § 107 d.

For at skabe større tydelighed om Naviairs indsats vedr. køn og mangfoldighed har Naviair en politik for køn og mangfoldighed ud fra overskrifterne diversitet, ligestilling og inklusion, som er indbyrdes afhængige. Politikken er godkendt af bestyrelsen og omfatter alle medarbejdere.

Diversitet forstås som, at Naviair ønsker en mikset repræsentation af medarbejdere med forskellige erfaringer, karakteristika og baggrunde.

I arbejdet med **ligestilling** ønsker Naviair at fremme en bedre balance i kønssammensætningen, herunder i Naviairs ledelse, hvor Naviair har fastsat en konkret målsætning om flere kvinder i ledelsen.

Når Naviair har fokus på og arbejder for **inklusion**, er det ud fra et ønske om at skabe et inkluderende miljø i Naviair, hvor alle ledere og medarbejdere føler sig velkomne, respekterede og værdsatte, sådan at de kan bidrage fuldt ud.

Naviair tror på, at arbejdet med køn og mangfoldighed ud fra de tre begreber kan bidrage til en lang række forskelligartede fordele som fx bedre bundlinje, bedre arbejdsmiljø, mindre risiko for blinde vinkler i opgaveløsningen, flere perspektiver i vurderingsgrundlaget, bedre beslutninger, flere talenter i spil og mindre fravær blandt ledere og medarbejdere.

Mangfoldighed handler desuden om at give plads til udsatte grupper på arbejdsmarkedet, som har brug for særligt fokus i forhold til at udvikle sig og føle sig inkluderet. På den måde handler mangfoldighed også om, at Naviair har en forpligtigelse til at løfte et samfundsmæssigt ansvar.

Tiltag for at sikre kønsligestilling og en mangfoldig arbejdsplads

I 2025 har Naviair følgende tiltag for at fremme ligestilling mellem kønnene. Tilgangene har et bredt sigte i rekrutteringen af medarbejdere og omfatter således øget kønsligestilling blandt medarbejdere og i ledelsen:

- Analyse af sprog/billedbrug i stillingsopslag for at reducere ubevidste kønsbetingede bias.
- Dialog med ledere der udvælger kandidater til samtaler med henblik på at skabe opmærksomhed på bias over for kvindelige ansøgere.
- Anvendelse af et rekrutteringsværktøj, som i højere grad kan understøtte Naviairs fokus på ligestilling.
- Brug af search-virksomheder, som arbejder efter koder for diversitet, hvor mindst 33 pct. af de potentielle kandidater der præsenteres, er kvinder.
- Træning af ledere i diversitet og inklusion henblik på at undgå, at kønsbetinget bias påvirker kvindelige ansattes udviklings- og forfremmelsesmuligheder.

Naviair er tilsluttet DI's diversitetsløfte, som er et fællesskab, der arbejder mod et mere mangfoldigt og inkluderende dansk erhvervsliv.



Mål og indikatorer for køn og mangfoldighed

Naviairs mål for andelen af det under-repræsenterede køn i ledelsen er, at Naviair i år 2030 har mindst 40 pct. af det underrepræsenterede køn på ledelsesniveau 1 og 2. Delmålet er, at Naviair i 2026 har mindst 30 pct. af det underrepræsenterede køn på ledelsesniveau 1 og 2. Naviair har ikke fastsat tidsbestemte mål knyttet til køn for øvrige medarbejdere. Naviair har ikke fastsat tidsbestemte mål knyttet til mangfoldighed.

På ledelsesniveau 1 og 2 er kvinder i 2025 det underrepræsenterede køn. Den 31. december 2025 bestod Naviairs ledelsesniveau 1 og 2 af 12 personer, hvoraf 2 var kvinder, hvilket vil sige, at der ved afslutningen af 2025 var 17 pct. kvinder i Naviairs ledelse på niveau 1 og 2.

Kønsfordeling og målsætning for ledelsesniveau 1 (direktion) og ledelsesniveau 2 (ledere med reference til direktion)	2023	2024	2025	Enhed
Samlet antal medlemmer	13	12	12	antal
Underrepræsenterede køn (kvinder)	23	33	17	pct.
Måltal år 2030	40	40	40	pct.

Køn- og mangfoldighed	2021	2022	2023	2024	2025	Enhed
Køn – alle medarbejdere	73/27	73/27	72/28	73/27	73/27	M/K pct.
Gennemsnitsalder – alle medarbejdere	46,9	46,5	46,6	46,6	46,7	år
Lærlinge, elever, aspiranter	8	17	21	29	28	antal
Lærlinge, elever, aspiranter (M/K)	-	-	-	55/45	68/32	M/K pct.

Opgørelsesmetode for nøgletal vedrørende køn og mangfoldighed

Ledelsesniveau 1 og 2: Direktionen i moderselskabet Naviair udgør niveau 1. Ledere med personaleansvar og reference til direktionen udgør niveau 2. Opgøres ved kalenderårets udgang.

Underrepræsenterede køn: Den procentvise andel af det underrepræsenterede køn i ledelsesniveau 1 og 2 ved kalenderårets udgang.

Måltal år 2030: Mål for andelen af det underrepræsenterede køn i ledelsesniveauet 1 og 2 i år 2030.

Køn – alle medarbejdere: Det procentuelle forhold mellem mænd/kvinder opgjort ved årets udgang.

Gennemsnitsalder – alle medarbejdere: Gennemsnitsalder hos alle medarbejdere opgjort ved kalenderårets udgang.

Lærlinge, elever og aspiranter: Samlet antal ansatte lærlinge, elever og aspiranter nyoptaget på uddannelse. Tallet dækker alle som bliver optaget på uddannelse i perioden 1. januar 2025 til og med 31. december 2025.

Lærlinge, elever, aspiranter (M/K): Det procentuelle forhold mellem mænd/kvinder blandt nyoptagede lærlinge, elever og aspiranter. Tallet dækker alle som bliver optaget på uddannelse i perioden 1. januar 2025 til og med 31. december 2025.

Flyvesikkerhed

Naviairs kerneopgave er lufttrafiktjeneste, der indebærer flyvesikkerhed. Flyvesikkerhed knytter sig til rapporteringsstandarderne vedrørende Berørte samfund (S3) og Forbrugere og slutbrugere (S4).

Naviair anvender i rapporteringen indfasningsbestemmelserne for virksomheder med færre end 750 medarbejdere, jf. ESRS 2, pkt. 17, og udelader i 2025 fuld rapportering vedrørende Berørte samfund (S3) og Forbrugere og slutbrugere (S4).

I det følgende rapporteres således på minimumsoplysninger, hvor der redegøres for Naviairs bæredygtighedsforhold, og der gives en kort beskrivelse af Naviairs politik, tiltag samt mål og indikatorer.

Bæredygtighedsforhold

Naviair har i sin dobbelt væsentlighedsvurdering, jf. ESRS 1, tillæg A, AR 16, vurderet følgende underemner og under-underemner væsentlige:

- Berørte samfund (S3): "Samfundsøkonomiske, sociale og kulturelle rettigheder" med fokus på under-underemnet "*Sikkerhedsrelaterede indvirkninger*".
- Forbrugere og slutbrugere (S4): "Forbrugernes og/eller slutbrugernes sikkerhed" med fokus på under-underemnet "*En persons sikkerhed*" (S4).

Flyvesikkerhed har sikkerhedsrelaterede indvirkninger på det berørte samfund og har samtidig indvirkning på sikkerheden for de personer, der er om bord på luftfartøjet. Det være sig flypassagerer såvel som personale.

Med fokus på flyvesikkerhed behandles emnerne S3 og S4 derfor i det følgende under ét. I relation til de Europæiske Standarder for Bæredygtighedsrapportering er Naviairs indikatorer for flyvesikkerhed virksomhedsspecifikke og relaterer sig til både "sikkerhedsrelaterede indvirkninger" på samfundet og "en persons sikkerhed".

Naviairs Safety- og Kvalitetspolitik

Rammerne for Naviairs arbejde med at sikre høj flyvesikkerhed er fastlagt i Naviairs Safety- og Kvalitetspolitik. I følge Safety- og Kvalitetspolitikken er flyvesikkerhed (Safety) den vigtigste kvalitetsparameter i Naviair, og flyvesikkerheden skal til enhver tid have den højeste prioritet.

Som lufttrafiktjeneste er Naviair underlagt omfattende nationale og internationale regler, standarder og bestemmelser. Naviair forpligter sig til at levere sikker lufttrafiktjeneste i overensstemmelse med gældende nationale og internationale regler. Trafikstyrelsen fører tilsyn med Naviairs opgaveløsning.

- I Naviairs Safety- og Kvalitetspolitik indgår, at Naviair skal
- anvende et ISO 9001 kvalitetsstyringssystem med et integreret Safety- og Security Management System,
 - måle og synliggøre flyvesikkerhedsniveauet,
 - anvende en proces for rapportering samt hændelsesudredning, der understøtter kontinuerlige forbedringer af flyvesikkerheden,
 - sikre systematisk styring af ændringer af systemer, procedurer og uddannelse med henblik på at reducere flyvesikkerhedsmæssige risici ved ændringer,
 - sikre de nødvendige flyvesikkerhedsmæssige ressourcer og kompetencer er tilgængelige, og
 - gennemføre intern auditering af kvalitetsstyringssystemet.

Bestyrelsen får på hvert bestyrelsesmøde en redegørelse for flyvesikkerheden (Safety) og dens eventuelle indflydelse på kapaciteten. En gang årligt får bestyrelsen en redegørelse for resultater af gennemførte interne audits af kvalitetsstyringssystemet.

Tiltag for at kvalitetssikre flyvesikkerhed

Til at understøtte Naviairs Safety- og Kvalitetspolitik har Naviair følgende tiltag og foranstaltninger.

Kvalitetssikringssystem

Tilgangen til løbende forbedringer er baseret på en anerkendt proces for indrapportering af flyvesikkerhedsmæssige hændelser, som omfatter dels lovpligtig og frivillig rapportering vedrørende hændelser, og dels en proces for hændelsesudredning med tilhørende anbefalinger for at forbedre flyvesikkerheden.

Kontinuerlige forbedringer af flyvesikkerheden

Tilgangen til løbende forbedringer er baseret på en anerkendt proces for indrapportering af flyvesikkerhedsmæssige hændelser, som omfatter dels lovpligtig og frivillig rapportering vedrørende hændelser, og dels en proces for hændelsesudredning med tilhørende anbefalinger for at forbedre flyvesikkerheden.

Indrapportering af flyvesikkerhedsmæssige hændelser er baseret på et "Just Culture"-princip, der beskytter de involverede og indebærer, at der kun sanktioneres i tilfælde af grov uagtsomhed. Formålet er at opnå rapporteringsvilje blandt det operative personale og sikre en effektiv indberetningskultur igennem trygge rammer med fokus på at opnå læring og kontinuerlige forbedringer af flyvesikkerheden.

Alle flyvesikkerhedsmæssige hændelser undergår en analyse eller en egentlig udredning. Formålet er at reducere risikoen for, at lignende hændelser gentager sig. Data fra hændelsesudredninger anvendes til statistik og trendanalyser med henblik på løbende at monitorere flyvesikkerhedsniveauet.

I Naviair undersøges samtlige indberettede hændelser af en uvildig intern afdeling. Indenfor 72 timer gennemføres en indledende analyse, hvor hændelsen alvorlighedsklassificeres med henblik på eventuel dybere undersøgelse og orientering af Trafikstyrelsen. Analysen og den efterfølgende undersøgelse har til formål at identificere eventuelle flyvesikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Endelige rapporter med eventuelle foranstaltninger fremsendes til Trafikstyrelsen, senest 90 dage efter hændelsen er indberettet. Data fra hændelsen indgår endvidere i en fælleseuropæisk database, som danner grundlag for fælleseuropæiske flyvesikkerhedstiltag.

Naviair har etableret et ledelsesforum for flyvesikkerhed, Naviair Safety Review Board. Her behandles alle flyvesikkerhedsmæssige forhold på et strategisk niveau.

Sikring af ressourcer og kompetencer

Naviair arbejder løbende på at sikre rekruttering og fastholdelse af kvalificeret arbejdskraft, jf. Naviairs personalepolitik. Som følge af manglen på flyveledere arbejdes der fortsat på at opbygge den nødvendige operationelle robusthed til at håndtere den stigende trafik, jf. ledelsesberetningens indledning.



Intern auditering af kvalitetsstyringssystemet

Naviair gennemfører regelmæssigt interne audits for at dokumentere, at Naviair på en sikker og effektiv måde følger de relevante nationale og internationale regelsæt og standarder. Høj kvalitet i opgaveløsningen er en betingelse for at opretholde Naviairs certifikater.

De interne audits gennemføres af Naviairs kvalitetsafdeling, som organisatorisk er uafhængig af linjeorganisationen. Naviairs Safety- og kvalitetschef refererer direkte til Naviairs CEO. De interne audits bliver gennemført efter den faste og nedskrevne procedure "Audit og flyvesikkerhedsundersøgelser". Hvert år udarbejdes en plan for audits, som godkendes af Naviairs Safety Review Board.

De interne audits er en kombination af kontrol af overholdelse af lovgivning og risikobaseret stikprøvekontrol ved auditering af operative enheder. Ved at gennemføre audit kan Naviair dokumentere, at virksomheden arbejder på en sikker og effektiv måde, samt at der arbejdes efter de nedskrevne procedurer, og at relevante nationale og internationale regelsæt og standarder bliver fulgt, så Naviair til stadighed opfylder betingelserne for opretholdelse af de opnåede certificeringer.

Flyvesikkerhedsundersøgelserne gennemføres ved en systemiseret interview-proces af Naviairs operative medarbejdere med flyvesikkerhedsmæssigt ansvar. Resultatet af interne audits og flyvesikkerhedsundersøgelser forelægges Naviairs Safety Review Board med en redegørelse for, hvilke audits der er gennemført, svartider samt indhold og omfang af de eventuelt identificerede procesfejl.

Mål og indikatorer for flyvesikkerhed

Naviairs legitimitet og mandat til at drive flyvesikrings-tjeneste bygger på en forudsætning om et højt flyvesikkerhedsniveau, som er afspejlet i Naviairs Safety- og Kvalitetspolitik. I 2025 har Naviair ikke været årsag til eller medvirket til luftfartsulykker, hvilket er tilfredsstillende.

Som del af den europæiske præstationsordning er Naviair underlagt et procesmål for arbejdet med flyvesikkerhed, som understøtter kontinuerlige forbedringer i arbejdet med flyvesikkerhed.

Præstationsordningen procesmål

Præstationsordningen indeholder procesmål inden for fem områder, der omhandler modenheden i Safety Management Systemet.

Der arbejdes med følgende modenhedsniveauer (D er højeste modenhedsniveau):

- A - Informal arrangement
- B - Defined
- C - Managed
- D - Resilient

For præstationsordningens referenceperiode 4 (2025-2029) er der fastlagt følgende mål for modenhed i Naviairs Safety Management System:

Præstationsordningens mål	2029
Safety policy and objectives	C
Safety risk management	D
Safety assurance	C
Safety promotion	C
Safety culture	C

Præstationsordningens mål for sikkerhed (safety) i 2029 fremstår som en videreførelse af målene i referenceperiode 3, der blev afsluttet i 2024. Dog er definitionerne af de underliggende modenhedsniveauer i referenceperiode 4 blevet skærpet, hvilket betyder, at Naviair frem mod 2029 skal styrke og dokumentere arbejdet med flyvesikkerhed i endnu højere grad.

Effekten af Naviairs arbejde med præstationsordningens mål for modenheden af Safety Management Systemet bliver årligt vurderet af Naviair igennem en fælles-europæisk norm, Effectiveness of Safety Management (EoSM). Vurderingen verificeres af Trafikstyrelsen og det

europæiske luftfartssikkerhedsagentur, EASA. Seneste verificerede vurdering er foretaget i 2025, gældende for referenceperiode 3. Trafikstyrelsens vurdering lød, at Naviair ikke fuldt ud levede op til kravene indenfor Safety Risk Management. Det videre arbejde og udbedring af dette er etableret som projekt, hvilket Trafikstyrelsen har accepteret.

Naviair har udarbejdet en plan for målopfyldelse af kravene i referenceperiode 4 til 2029. Planen indeholder kortfattet følgende:

- **Safety policy and objectives (Ultimo 2026)**
Gøre Naviairs Safety- og Kvalitetspolitik til en aktiv vejleder for virksomhedens Safety Management System, og demonstrere, at der er tilstrækkelige ressourcer til at implementere den.
- **Safety culture (Ultimo 2027)**
Integrere den ønskede safety-kultur i den overordnede organisationskultur og etablere en systematisk tilgang til at vurdere den. Dette inkluderer periodiske vurderinger og træning i "Just Culture".
- **Safety assurance (Ultimo 2028)**
Etablere en robust procedure for interne audits og surveys, og eksterne tilsyn af Naviairs Safety Management System. Yderligere sørge for at forbedre overvågning og effektiviteten af korrigerende handlinger.
- **Safety promotion (Ultimo 2029)**
Fremme en forståelse for safety i hele organisationen. Safety skal være en kerneværdi, der afspejles i al kommunikation.
- **Safety risk management (Ultimo 2029)**
Udvikle et datadrevet risikostyringssystem og et robust rammeværk for styring af flyvesikkerhedsrelaterede informationer, herunder at sikre løbende overvågning og styring af træthedsrelaterede risici (stress og fatigue).

Ledelsesoplysninger

Virksomhedsadfærd

I dette kapitel beskrives Naviairs virksomhedsadfærd, herunder væsentlige indvirkninger, risici og muligheder samt strategi og procedure i forbindelse med leverandørsamarbejde, bekæmpelse af korruption og bestikkelse, whistleblowerordning og lobbyvirksomhed.

Væsentlige indvirkninger, risici og muligheder

Processen til identifikation af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder i forbindelse med god virksomhedsadfærd er vurderet efter den proces og de principper som beskrevet under de generelle oplysninger i afsnittet "Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder". Processen har medført, at Naviair har konstateret følgende:

- Positiv indvirkning ved sikring af god virksomhedsadfærd
- Risiko ved tilfælde af slæk i Naviairs virksomhedsadfærd

Udover den åbenlyse værdi ved at sikre god virksomhedsadfærd, har Naviair ved vurdering af "sikring af god virksomhedsadfærd" lagt vægt på, at Naviair er en del af den danske kritiske infrastruktur. Som leverandør af kritisk infrastruktur er det essentielt, at Naviair er en troværdig og ansvarlig virksomhed, således tilliden til Naviair på alle tidspunkter er høj både på nationalt og internationalt plan.

Ovenstående argumenter har den konsekvens, at risikoen ved slæk i førnævnte kan have stor indflydelse på Naviairs renommé og mulighed for at drive virksomhed. Naviair er underlagt national og international regulering indenfor virksomhedsadfærd. Derfor anses risikoen for at slæk finder sted som meget usandsynligt. Herudover bidrager Naviairs bestyrelsesgodkendte politikker og Code of Conducts til at sikre god virksomhedsadfærd og

virksomhedskultur. På grund af alvorligheden af konsekvenserne ved slæk vurderer Naviair alligevel risikoen for væsentlig, også på kort sigt.

Politikker for god forretningsskik og virksomhedskultur

Naviair har 13 bestyrelsesgodkendte politikker, som på hver sin måde bidrager til at sikre god forretningsskik og virksomhedskultur.

Naviairs politikker

Naviair har 13 bestyrelsesgodkendte politikker. De bidrager på hver sin måde til at sikre god virksomhedsadfærd og virksomhedskultur. Naviairs politikker evalueres årligt i bestyrelsen for at sikre, at de alle er opdaterede og aktuelle.

Naviairs 13 bestyrelsesgodkendte politikker er følgende:

- Finanspolitik
- Forsikringspolitik
- Informations- og kommunikationspolitik
- Politik for dataetik
- Politik for køn og mangfoldighed
- Politik for samfundsansvar
- Politik for økonomisk intern kontrol
- Risikostyringspolitik
- Safety- og kvalitetspolitik
- Sikkerhedspolitik
- Skattepolitik
- Vederlagspolitik
- Whistleblowerpolitik

Politikkerne er tilgængelige på www.naviair.dk/om-naviair/politikker

Naviairs politik for samfundsansvar har eksplicit fokus på samarbejdet med leverandører om overholdelse af menneske- og arbejdstagerrettigheder samt en nultolerancepolitik overfor bestikkelse og korruption af enhver art. Politikken er foldet ud og konkretiseret i to Codes of Conduct – en for eksterne leverandører og en for medarbejdere. Naviairs politik for samfundsansvar og Codes of Conduct er i overensstemmelse med De Forenede Nationernes konvention mod korruption.

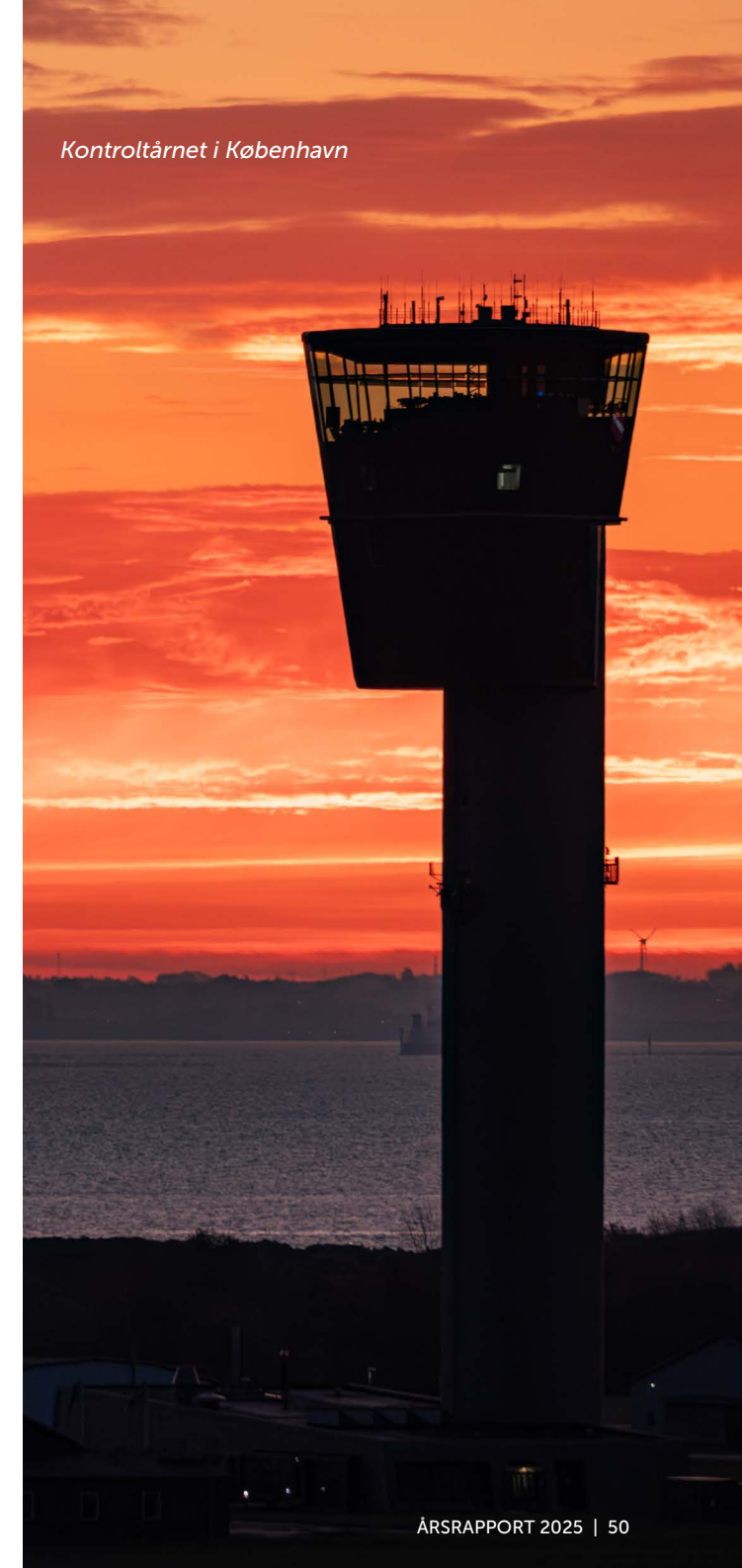
Naviair informerer sine leverandører om sit Code of Conduct i forbindelse med tilbudsafgivelse eller aftaleindgåelse. Leverandøren forpligter sig til at afholde sig fra alle former for korruption og bestikkelse og til at acceptere stikprøvevis auditering af overholdelse af Naviairs Code of Conduct.

Naviair informerer nye medarbejdere om virksomhedens Code of Conduct i forbindelse med ansættelse. Begge Codes of Conduct kan tilgås via Naviairs intranet.

Naviair har ikke funktioner, der er særligt udsat for korruption og bestikkelse. Foruden Code of Conduct med information om gældende retningslinjer tilbyder Naviair ikke sine medarbejdere specifikke kurser om forebyggelse og afsløring af korruption og bestikkelse, da der ikke er vurderet et særskilt behov herfor.

Som selvstændig offentlig virksomhed er Naviair underlagt Selskabsloven og aflægger regnskab efter Årsregnskabsloven for virksomheder i regnskabsklasse D. Naviair er underlagt revision af ekstern revisor og Rigsrevisionen.

Kontroltårnet i København



Whistleblowerordning

Naviair er underlagt Lov om beskyttelse af whistleblowere. Naviair har en bestyrelses-godkendt whistleblowerpolitik og en whistleblowerordning. Ordningen giver både interne og eksterne aktører mulighed for at anmelde viden eller mistanke om forhold, der er i strid med lovgivningen eller Naviairs interne regler.

Indberetninger under whistleblowerordningen er anonyme, og det er et eksternt advokatselskab, der screener alle indberetninger under ordningen, inden de håndteres af Naviairs juridiske afdeling. Håndteringen af anmeldelser er adskilt fra ledelsen. En gang årligt informeres bestyrelsen og direktionen om whistleblowersagerne i det forgangne år, herunder antal, temaer og behandlingsstatus. Antal henvendelser offentliggøres på Naviairs hjemmeside.

Information om Naviairs forvaltning af whistleblowerordningen – og muligheden for at anmelde – er ligeledes offentligt tilgængeligt på Naviairs hjemmeside. Naviairs medarbejdere kan desuden tilgå ordningen fra Naviairs intranet.

Forvaltning af forbindelser med leverandører

Naviairs forhold til leverandører er rammesat af Naviairs Code of Conduct for Leverandører. Ved leverandører forstås alle virksomheder, der leverer produkter og/eller tjenester til Navi-air. Alle Naviairs leverandører skal overholde de fastlagte krav til adfærd og principper for forretningsetik.

Naviairs Code of Conduct for leverandører

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 for leverandører, som kan læses i sin fulde længde på www.naviair.dk/om-naviair/politikker

- 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 psykisksocialt.

Den nuværende situation i Ukraine indebærer også, at Naviair i forbindelse med EU-udbud stiller krav om, at den vindende part skal underskrive en såkaldt "Ruslandserklæring". Erklæringen forbyder tildeling og gennemførelse af offentlige kontrakter over for russisk etablerede fysiske eller juridiske personer, enheder eller organer.

Forebyggelse og afsløring af korruption og bestikkelse

Naviair har en multolerancepolitik i forhold til korruption og bestikkelse. Naviairs procedurer for at forhindre og afsløre korruption og bestikkelse findes i Naviairs Codes of Conduct, Naviairs politik for samfundsansvar samt i Naviairs whistleblowerordning. Naviairs Codes of Conduct og politik for samfundsansvar sætter retningslinjerne, der skal forebygge korruption og bestikkelse, mens whistleblowerordningen har til formål at afsløre og håndtere eventuelle brud på retningslinjerne.

I tilfælde af en leverandørs misligholdelse af Naviairs Code of Conduct skal leverandøren fremlægge en korrigerende handlingsplan, der skal godkendes af Naviair. I den forbindelse kan Naviair beslutte at udføre skærpet tilsyn med leverandøren i en periode. Ved gentagne eller alvorlige overtrædelser af Code of Conduct kan Naviair beslutte at ophøre samarbejdet med leverandøren.

Anmeldelser via Naviairs whistleblowerordning bliver screenet af ekstern advokat, inden de håndteres af Naviairs juridiske afdeling. Håndteringen af anmeldelser er adskilt fra ledelsen.

Information om Naviairs Codes of Conduct, relevante politikker og whistleblowerordning er tilgængelig for Naviairs medarbejdere på Naviairs intranet samt for offentligheden på Naviairs hjemmeside. Foruden denne tilgængelige information om gældende retningslinjer og politikker tilbyder Naviair ikke specifikke kurser om forebyggelse og afsløring af korruption og bestikkelse, heller ikke til risikobehæftede funktioner. Der er ikke vurderet et særskilt behov herfor.

Naviair har ikke modtaget indrapporteringer om korruption eller bestikkelse i 2025.

Politisk indflydelse og lobbyvirksomhed

Som selvstændig offentlig virksomhed udøver Naviair ikke politisk indflydelse eller lobbyvirksomhed. Naviair er underlagt forvaltningsreglerne, hvorved reglerne for myndighedsudøvelse finder anvendelse på samme vis som for almindelige offentlige myndigheder. Der er derfor ingen ansatte i Naviair, der er ansvarlige for aktiviteter relateret til politisk indflydelse og lobbyvirksomhed. Naviair giver heller ikke tilskud til politiske kampagner.

Naviair er medlem af brancherelevante interesseorganisationer og foreninger, som udøver politisk indflydelse og lobbyvirksomhed på vegne af sine medlemmer. Naviair har valgt at være medlem af Dansk Industri (DI), Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL), Civil Air Navigation Services Organization (CANSO) og Nordic Initiative for Sustainable Aviation (NISA). I 2025 udgjorde udgifterne til disse medlemskaber 1.4 mio. kr.

De vigtigste årsager til at være en del af førnævnte lobbyvirksomheder er fx mulighed for indflydelse på lovgivning, medarbejderforhold og bæredygtighedstiltag, som påvirker Naviair. Naviair er registreret i EU's åbenhedsregister, EU Transparency Register, igennem Borealis Alliance (REG-nummer 013755513854-45) og SESAR Deployment & Infrastructure Partnership (REG-nummer 286614547880-69).

Betalingspraksis

Naviair har i sine indkøbsbetingelser en standard for betalingsfrist på 30 dage fra fakturadato. Hvis en leverandør har en betalingsfrist på mindre end 30 dage, tilstræber Naviair altid at betale sine leverandører inden for de af leverandørerne fastsatte betalingsfrister. Overholdelse af tidsfrister understøttes af Naviairs bogføringssystem.

Naviair har ingen igangværende retssager vedrørende overskredne betalingsfrister. Naviair har vurderet, at der ikke er behov for en særskilt politik for at forhindre overskredne betalingsfrister. Det gælder betalinger til såvel store som små og mellemstore virksomheder. Nuværende fremgangsmåde medfører på tilfredsstillende vis rettidig betaling for både Naviair og leverandører.

Det 1.210 meter høje
Sermitsiaq-fjeld ved Nuuk.



Oversigter over oplysningskrav og datapunkter

Oplysningskrav i ESRS omfattet af virksomhedens bæredygtighedsrapport

Af nedenstående liste fremgår oplysningskrav knyttet til de ESRS-emner, som Naviair har vurderet væsentlige. Af listen fremgår også hvilke af de konkrete oplysningskrav, som Naviair har fundet væsentligt at rapportere på, samt hvilke rapporteringskrav, som Naviair ikke rapporterer fuldt på i 2025, men er under indfasning.

Liste over oplysningskrav, der er opfyldt

Emne	Opl.krav	Afsnit	Side
Generelle oplysninger	BP-1	Grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedsrapporten	19
	BP-2	Grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedsrapporten	19
	GOV-1	Naviairs ledelse og ledelsens behandling af bæredygtighedsforhold	19
	GOV-2	Naviairs ledelse og ledelsens behandling af bæredygtighedsforhold	19
	GOV-3	Incitamentsordninger	23
	GOV-4	Redegørelse for due diligence	23
	GOV-5	Risikohåndtering og intern kontrol forbundet med bæredygtighedsrapportering	23
	SBM-1	Forretningsmodel, værdikæde og strategi (fokusområder)	24
	SBM-2	Interessenters interesser og synspunkter	27
	SBM-3 / AR44	Naviairs væsentlige bæredygtighedsemner	28-29
	IRO-1	Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder	30-31
	IRO-2	Begrundelse for emner, der er vurderet ikke væsentlige	31

Emne	Opl.krav	Afsnit	Side
E1	E1.GOV-3	Incitamentsordninger	23
	E1-1	Modvirkning af klimaændringer	33
	E1.SBM-3	Indvirkninger, risici og muligheder knyttet til klimaændringer	32
	E1.IRO-1	Indvirkninger, risici og muligheder knyttet til klimaændringer	32
	E1-2	Politik for brændstofreducerende indsatser, Non-CO ₂ klimapåvirkninger, politik for energieffektivitet	34, 36
	E1-3	Internationalt samarbejde om effektiv lufttrafik, Ind- og udflyvninger til lufthavne, Udviklings- og forsøgsprojektet CONCERTO, Flere solceller på taget, Energioptimering af komfortventilationsanlæg, Etablering af varmepumper, Energiledelse	34, 36
	E1-4	Miljømål og målopfyldelse, Miljøindikatorer for ind- og udflyvninger, Mål vedr. et energieffektivt Naviair	34, 36
	E1-5	Energiforbrug og -miks	37-38
	E1-6	Drivhusgasemissioner	39-40
E5	E5.IRO-1	Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi	31

Emne	Opl.krav	Afsnit	Side
S1	ESRS 2. pkt. 17, litra a.	Bæredygtighedsforhold	45
	ESRS 2. pkt. 17, litra b.	Mål og indikatorer vedrørende arbejdsvilkår. Mål og indikatorer for køn og mangfoldighed	45, 47
	ESRS 2. pkt. 17, litra c.	Arbejdsvilkår og trivsel. Personalepolitik. Politik for køn og mangfoldighed	45, 46
	ESRS 2. pkt. 17, litra d.	Tiltag for at sikre trivsel og ordentlige arbejdsvilkår. Tiltag for at sikre kønsligestilling og en mangfoldig arbejdsplads	45, 46
	ESRS 2. pkt. 17, litra e.	Mål og indikatorer vedrørende arbejdsvilkår. Mål og indikatorer for køn og mangfoldighed	45, 47
S3+S4	ESRS 2. pkt. 17, litra a.	Bæredygtighedsforhold	48
	ESRS 2. pkt. 17, litra b.	Mål og indikatorer for flyvesikkerhed	49
	ESRS 2. pkt. 17, litra c.	Naviairs Safety- og Kvalitetspolitik	48
	ESRS 2. pkt. 17, litra d.	Tiltag for at kvalitetssikre flyvesikkerhed	48-49
	ESRS 2. pkt. 17, litra e.	Mål og indikatorer for flyvesikkerhed	49
G1	G1.GOV-1	Naviairs ledelse og ledelsens behandling af bæredygtighedsforhold	19
	G1.IRO-1	Væsentlige indvirkninger, risici og muligheder	50
	G1-1	Politikker for god forretningsskik og virksomhedskultur. Whistleblowerordning	50-51
	G1-2	Forvaltning af forbindelser med leverandører	51
	G1-3	Forebyggelse og afsløring af korruption og bestikkelse	51
	G1-4	Forebyggelse og afsløring af korruption og bestikkelse	51
	G1-5	Politisk indflydelse og lobbyvirksomhed	52
	G1-6	Betalingspraksis	52



ESRS-datapunkter i tværgående og emnespecifikke standarder, der stammer fra anden EU-lovgivning

Nedenstående tabel viser alle datapunkter i tværgående og emnespecifikke standarder, der stammer fra anden EU-lovgivning, som de er listet i ESRS 2, tillæg B.

Datapunkter i tværgående og emnespecifikke standarder, der stammer fra anden EU-lovgivning

Oplysningskrav	Datapunkt	SFDR	Pillar 3	Benchmark-forordningen	EU's Klimalov	Side
ESRS 2 GOV-1	Punkt 21, litra d)	x		x		21
ESRS 2 GOV-1	Punkt 21, litra e)			x		21
ESRS 2 GOV-4	Punkt 30	x				23
ESRS 2 SBM-1	Punkt 40, litra d), nr i	x	x	x		Ikke væsentligt
ESRS 2 SBM-1	Punkt 40, litra d), nr ii	x		x		Ikke væsentligt
ESRS 2 SBM-1	Punkt 40, litra d) nr iii	x		x		Ikke væsentligt
ESRS 2 SBM-1	Punkt 40, litra d), nr iv			x		Ikke væsentligt
ESRS E1-1	Punkt 14				x	33 (vi har ikke omstillingsplan)
ESRS E1-1	Punkt 16, litra g)		x	x		Ikke væsentligt
ESRS E1-4	Punkt 34	x	x	x		34, 36
ESRS E1-5	Punkt 38	x				Ikke væsentligt
ESRS E1-5	Punkt 37	x				37-38
ESRS E1-5	Punkt 40-43	x				Ikke væsentligt
ESRS E1-6	Punkt 44	x	x	x		39-40
ESRS E1-6	Punkt 53-55	x	x	x		Ikke væsentligt
ESRS E1-7	Punkt 56				x	Ikke væsentligt
ESRS E1-9	Punkt 66			x		Ikke væsentligt
ESRS E1-9	Punkt 66, litra a) og litra c)		x			Ikke væsentligt
ESRS E1-9	Punkt 67, litra c)		x			Ikke væsentligt
ESRS E1-9	Punkt 69			x		Ikke væsentligt
ESRS E2-4	Punkt 28	x				Ikke væsentligt
ESRS E3-1	Punkt 9	x				Ikke væsentligt
ESRS E3-1	Punkt 13	x				Ikke væsentligt
ESRS E3-1	Punkt 14	x				Ikke væsentligt
ESRS E3-4	Punkt 28, litra c)	x				Ikke væsentligt
ESRS E3-4	Punkt 29	x				Ikke væsentligt
ESRS E4 IRO-1	Punkt 16, litra a) nr. i	x				Ikke væsentligt
ESRS E4 IRO-1	Punkt 16, litra b)	x				Ikke væsentligt
ESRS E4 IRO-1	Punkt 16, litra c)	x				Ikke væsentligt
ESRS E4-2	Punkt 24, litra b)	x				Ikke væsentligt
ESRS E4-2	Punkt 24, litra c)	x				Ikke væsentligt
ESRS E4-2	Punkt 24, litra d)	x				Ikke væsentligt

Note

- SFDR: Sustainable Finance Disclosure Regulation (EU) 2019/2088
- Pillar 3: Internationale standarder for bankregulering 2013/36/EU
- Benchmarkforordningen: Vedr. finansielle instrumenter og kontrakter (EU) 2016/1011
- EU's Klimalov: (EU) 2021/1119

Oplysningskrav	Datapunkt	SFDR	Pillar 3	Benchmark-forordningen	EU's Klimalov	Side
ESRS E5-5	Punkt 37, litra d)	x				Ikke væsentligt
ESRS E5-5	Punkt 39	x				Ikke væsentligt
ESRS S1 SBM-3	Punkt 14, litra f)	x				Ikke væsentligt
ESRS S1 SBM-3	Punkt 14, litra g)	x				Ikke væsentligt
ESRS S1-1	Punkt 20	x				Ikke væsentligt
ESRS S1-1	Punkt 21			x		Ikke væsentligt
ESRS S1-1	Punkt 22	x				Ikke væsentligt
ESRS S1-1	Punkt 23	x				Ikke væsentligt
ESRS S1-3	Punkt 32, litra c)	x				Ikke væsentligt
ESRS S1-14	Punkt 88, litra b) og c)	x		x		Ikke væsentligt
ESRS S1-14	Punkt 88, litra e)	x				Ikke væsentligt
ESRS S1-16	Punkt 97, litra a)	x		x		Ikke væsentligt
ESRS S1-16	Punkt 97, litra b)	x				Ikke væsentligt
ESRS S1-17	Punkt 103, litra a)	x				Ikke væsentligt
ESRS S1-17	Punkt 104, litra a)	x		x		Ikke væsentligt
ESRS S2 SBM-3	Punkt 11, litra b)	x				Ikke væsentligt
ESRS S2-1	Punkt 17	x				Ikke væsentligt
ESRS S2-1	Punkt 18	x				Ikke væsentligt
ESRS S2-1	Punkt 19	x		x		Ikke væsentligt
ESRS S2-1	Punkt 19			x		Ikke væsentligt
ESRS S2-4	Punkt 36	x				Ikke væsentligt
ESRS S3-1	Punkt 16	x				Ikke væsentligt
ESRS S3-1	Punkt 17	x		x		Ikke væsentligt
ESRS S3-4	Punkt 36	x				Ikke væsentligt
ESRS S4-1	Punkt 16	x				Ikke væsentligt
ESRS S4-1	Punkt 17	x		x		Ikke væsentligt
ESRS S4-4	Punkt 35	x				Ikke væsentligt
ESRS G1-1	Punkt 10, litra b)	x				50
ESRS G1-1	Punkt 10, litra d)	x				Ikke væsentligt
ESRS G1-4	Punkt 24, litra a)	x		x		51
ESRS G1-4	Punkt 24, litra b)	x				Ikke væsentligt



Kontrolltårnet i Aarhus

Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar 2025 – 31. december 2025 for Naviair.

Årsrapporten aflægges i overensstemmelse med årsregnskabsloven (regnskabsklasse D) og lov om Naviair.

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2025 og resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter samt pengestrømme for koncernen for regnskabsåret 1. januar 2025 – 31. december 2025.

Ledelsesberetningen er i øvrigt udarbejdet i overensstemmelse med relevant lovgivning og indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for udviklingen i koncernens og selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultater og selskabets finansielle stilling og den finansielle stilling som helhed for de virksomheder, der er omfattet af koncernregnskabet, samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som koncernen og selskabet står overfor.

Bæredygtighedsrapporteringen er udarbejdet i overensstemmelse med de europæiske standarder for bæredygtighedsrapportering ESRS som fastsat i årsregnskabsloven samt artikel 8 i EU's taksonomiforordning.

Årsrapporten indstilles til virksomhedsmødets godkendelse.

København, den 19. februar 2026

I direktionen

Anders Rex, CEO

Mads Kvist Eriksen, CFO

I bestyrelsen

Flemming Jensen, Formand

Per Møller Jensen, Næstformand

Anne Charlotte Mark *

Casper Kamp Ransborg ***

Ellen Trane Nørby

Flemming Kim Hansen ***

Jørgen Martin Meyer

Pernille Dahlgaard **

Tine Hoeck Rodriguez ***

*) Formand for bestyrelsens revisionsudvalg
**) Medlem af bestyrelsens revisionsudvalg
***) Medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem



De uafhængige revisorers revisionspåtegning

Til transportministeren samt
bestyrelsen i Naviair

Revisionspåtegning på koncernregnskabet og årsregnskabet

Konklusion

Vi har revideret koncernregnskabet og årsregnskabet for Naviair for regnskabsåret 01.01.2025 - 31.12.2025, der omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, for såvel koncernen som selskabet samt pengestrømsopgørelse for koncernen. Koncernregnskabet og årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven og lov om Naviair.

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet og årsregnskabet giver et retvisende billede af koncernens og selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31.12.2025 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 01.01.2025 - 31.12.2025 i overensstemmelse med årsregnskabsloven og lov om Naviair.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af koncernregnskabet og årsregnskabet".

Vi er uafhængige af koncernen i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisorers etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Ledelsens ansvar for koncernregnskabet og årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven og lov om Naviair. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et koncernregnskab og et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af koncernregnskabet og årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere koncernens og selskabets evne til at fortsætte driften, at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant, samt at udarbejde koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere selskabet, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af koncernregnskabet og årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om koncernregnskabet og årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformation kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugere træffer på grundlag af koncernregnskabet og årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af koncernens og selskabets interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om koncernens og selskabets evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er



en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i koncernregnskabet og årsregnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at koncernen og selskabet ikke længere kan fortsætte driften.

- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af koncernregnskabet og årsregnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om koncernregnskabet og årsregnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.
- Planlægger og udfører vi koncernrevisionen for at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis vedrørende de finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsenhederne i koncernen som grundlag for at udforme en konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede, føre tilsyn med og gennemgå det udførte revisionsarbejde til brug for koncernrevisionen. Vi er eneansvarlige for vores revisionskonklusion.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om bl.a. det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af koncernregnskabet og årsregnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med

koncernregnskabet og årsregnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til koncernregnskabet og årsregnskabet. Dette omfatter ikke kravene i årsregnskabslovens § 99 a vedrørende bæredygtighedsrapporteringen, som er omfattet af den særskilte erklæring med begrænset sikkerhed herom.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens krav bortset fra kravene i årsregnskabslovens § 99 a vedrørende bæredygtighedsrapporteringen jf. ovenfor. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

Udtalelse om juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision

Ledelsen er ansvarlig for, at de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ledelsen er også ansvarlig for, at der er taget skyldige økonomiske hensyn ved driften af Naviair og forvaltningen af de midler, der er omfattet af årsregnskabet. Ledelsen har i den forbindelse ansvar for at etablere systemer og processer, der understøtter sparsommelighed, produktivitet og effektivitet.

I tilknytning til vores revision af årsregnskabet er det vores ansvar at gennemføre juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision. Dette indebærer, at vi vurderer risikoen for, at der er væsentlige regelbrud i de dispositioner, der er omfattet af regnskabsaflæggelsen, eller væsentlige forvaltningsmangler i de systemer og processer, som ledelsen har etableret. På grundlag af risikovurderingen fastlægger vi de afgrænsede emner, som vi skal udføre juridisk-kritisk revision eller forvaltningsrevision af.

Ved en juridisk-kritisk revision efterprøver vi med høj grad af sikkerhed, om de dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis. Ved en forvaltningsrevision vurderer vi med høj grad af sikkerhed, om de systemer, processer eller dispositioner, der er omfattet af det udvalgte emne, understøtter skyldige økonomiske hensyn ved driften af Naviair og forvaltningen af de midler, der er omfattet af årsregnskabet.

Vores revision af hvert udvalgt emne tager sigte på at opnå tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis som grundlag for en konklusion med høj grad af sikkerhed om det pågældende

emne. Ved en revision kan der ikke opnås fuldstændig sikkerhed for at opdage alle regelbrud eller forvaltningsmangler. Da vi alene har udført juridisk-kritisk revision og forvaltningsrevision af de udvalgte emner, kan vi ikke udtale os med sikkerhed om, at der ikke kan være væsentlige regelbrud eller væsentlige forvaltningsmangler på områder, der falder uden for de udvalgte emner.

Hvis vi på grundlag af det udførte arbejde konkluderer, at der er anledning til væsentlige kritiske bemærkninger, skal vi rapportere herom i denne udtalelse.

Vi har ingen væsentlige kritiske bemærkninger at rapportere i den forbindelse.

København, den 19. februar 2026

Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
CVR-nummer 33963556

Lars Hillebrand
Statsautoriseret revisor
mne26712

Thomas Holm Christensen
Statsautoriseret revisor
mne46321

Rigsrevisionen
CVR-nummer 77806113

Glenn Elton Hvidt
Kontorchef

Lykke Camilla Skov
Fuldmægtig

*En af Naviairs teknikere i gang
med vedligehold af udstyr på
Københavns Lufthavn.*





Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed på Bæredygtighedsrapporten

Til Naviairs interessenter

Konklusion med begrænset sikkerhed

Vi har udført en erklæringsopgave med begrænset sikkerhed på bæredygtighedsrapporteringen for Naviair (Koncernen) som præsenteret i Ledelsesberetningen (bæredygtighedsrapport), side 19 - 55, for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2025.

Baseret på de udførte handlinger og det opnåede bevis er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at bæredygtighedsrapporteringen ikke i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens §99 a, herunder:

- overholdelse af European Sustainability Reporting Standards (ESRS), herunder at den af ledelsen gennemførte proces til identifikation af de oplysninger, der rapporteres i bæredygtighedsrapporten (processen), er i overensstemmelse med beskrivelsen i "Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder" ; og
- overholdelse af oplysningerne i bæredygtighedsrapporteringens underafsnit "Taksonimirapportering" i miljøafsnittet artikel 8 i EU forordning 2020/852 ("Taksonomiforordningen").

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores erklæringsopgave med begrænset sikkerhed i henhold til ISAE 3000 (ajourført), Andre erklæringsopgaver med sikkerhed end revision eller review af historiske finansielle oplysninger og yderligere krav gældende i Danmark.

Arten og den tidsmæssige placering af de handlinger, der udføres ved erklæringsopgaver med begrænset sikkerhed er forskellig, og omfanget heraf er mindre end de handlinger, der udføres ved en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed. Som følge heraf er den grad af sikkerhed, der er for erklæringsopgaver med begrænset sikkerhed, betydeligt mindre end den sikkerhed, der ville være opnået, hvis der var udført en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed.

Det er vores opfattelse, at det opnåede bevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion. Vores ansvar ifølge denne standard er nærmere beskrevet i erklæringens afsnit "Revisors ansvar for erklæringsopgaven".

Vores uafhængighed og kvalitetsstyring

Vi er uafhængige af Koncernen i overensstemmelse med International Ethics Standards Board for Accountants' internationale retningslinjer for revisors etiske adfærd (IESBA Code) og de yderligere etiske krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i henhold til disse krav og IESBA Code.

Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab anvender International Standard on Quality Management 1, ISQM 1, som kræver, at vi designer, implementerer og driver et kvalitetsstyringssystem, herunder politikker eller procedurer vedrørende overholdelse af etiske krav, faglige standarder, gældende lov og øvrig regulering.

Fremhævelse af forhold vedrørende erklæringsopgaven

Sammenlignelige oplysninger i bæredygtighedsrapporteringen for Koncernen for regnskabsåret 2023 og tidligere er ikke omfattet af erklæringsopgaven. Vores konklusion er ikke modificeret vedrørende dette forhold.

Iboende begrænsninger ved udarbejdelse af bæredygtighedsrapporteringen

Ved rapportering af fremadrettede oplysninger i overensstemmelse med ESRS er ledelsen forpligtet til at udarbejde de fremadrettede oplysninger på grundlag af oplyste forudsætninger om begivenheder, der kan indtræde i fremtiden og mulige fremtidige handlinger fra Koncernen. De faktiske udfald bliver formentlig anderledes, idet forventede begivenheder ofte ikke indtræffer som forventet.

Ledelsens ansvar for bæredygtighedsrapporteringen

Ledelsen har ansvaret for at designe og implementere en proces til identifikation af de oplysninger, der er rapporteret i bæredygtighedsrapporteringen i henhold til ESRS og for at give oplysning om denne proces i bæredygtighedsrapporteringens "Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder". Dette ansvar omfatter:

- forståelse af, i hvilken kontekst Koncernens aktiviteter og forretningsforbindelser foregår og opnåelse af en forståelse af de interessenter, der påvirkes heraf,
- identifikation af faktiske og potentielle indvirkninger (såvel negative som positive) i relation til bæredygtighedsforhold samt risici og muligheder, som har indvirkning på eller må forventes at have indvirkning på Koncernens finansielle stilling, regnskabsmæssige resultat, pengestrømme, adgang til finansiering eller kapitalomkostninger på kort, mellemlang eller lang sigt,
- vurdering af væsentligheden af de identificerede indvirkninger, risici og muligheder i relation til bæredygtighedsforhold ved at vælge og anvende passende niveau for væsentlighed og
- fastlæggelse af forudsætninger, som er rimelige efter omstændighederne



Ledelsen har endvidere ansvaret for udarbejdelsen af bæredygtighedsrapporteringen i henhold til årsregnskabslovens §99 a, herunder:

- overholdelse af ESRS,
- udarbejdelse af oplysningerne i bæredygtighedsrapporteringens underafsnit "Taksonomirapportering" i miljøafsnittet i overensstemmelse med artikel 8 i Taksonomiforordningen,
- design, implementering og opretholdelse af den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde en bæredygtighedsrapportering uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl og
- valg og anvendelse af egnede metoder til bæredygtighedsrapportering og fastlæggelse af forudsætninger og for at foretage skøn, som er forsvarlige efter omstændighederne.

Revisors ansvar for erklæringsopgaven

Det er vores mål at planlægge og udføre erklæringsopgaven med henblik på at opnå begrænset sikkerhed for, om bæredygtighedsrapporteringen er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en erklæring med begrænset sikkerhed med vores konklusion. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de beslutninger, som brugerne træffer på grundlag af bæredygtighedsrapporteringen i sin helhed.

Som led i en erklæringsopgave med begrænset sikkerhed, der udføres i overensstemmelse med ISAE 3000 (ajourført), foretager vi faglige vurderinger og opretholder en professionel skepsis under udførelse af opgaven.

Vores ansvar i forhold til processen omfatter:

- opnåelse af en forståelse af processen, men ikke med det formål at udtrykke en konklusion om processens effektivitet, herunder resultatet af processen,
- overvejelse af, om identificerede oplysninger opfylder de i ESRS gældende krav, og
- design og udførelse af handlinger til vurdering af, om processen er i overensstemmelse med Koncernens beskrivelse af processen, som oplyst i "Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder".

Vores øvrige ansvar i forhold til bæredygtighedsrapporteringen omfatter:

- identifikation af oplysninger, hvor det er sandsynligt, at væsentlig fejlinformation kan opstå som følge af besvigelser eller fejl, og
- design og udførelse af handlinger målrettet de oplysninger i bæredygtighedsrapporteringen, hvor det er sandsynligt, at væsentlig fejlinformation kan opstå. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.

Sammenfatning af det udførte arbejde

En erklæringsopgave med begrænset sikkerhed omfatter udførelse af handlinger for at opnå bevis for bæredygtighedsrapporteringen.

Arten, omfanget og den tidsmæssige placering af de valgte handlinger afhænger af faglige vurderinger, herunder identifikation af oplysninger, hvor det er sandsynligt, at væsentlig fejlinformation kan opstå i bæredygtighedsrapporteringen, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

I forbindelse med vores erklæringsopgave med begrænset sikkerhed har vi i relation til processen:

- opnået en forståelse af processen ved at udføre forespørgsler for at forstå grundlaget for de oplysninger, som ledelsen anvender, og ved at gennemgå Koncernens interne dokumentation af dens proces; og
- vurderet hvorvidt det bevis, vi har opnået ved hjælp af vores handlinger i relation til den af Koncernens implementerede proces, var i overensstemmelse med beskrivelsen af processen i "Tilgang og proces til identifikation og vurdering af væsentlige indvirkninger, risici og muligheder".

I forbindelse med vores erklæringsopgave med begrænset sikkerhed har vi i relation til bæredygtighedsrapporteringen:

- opnået en forståelse af Koncernens rapporteringsproces, der er relevant for udarbejdelsen af Koncernens bæredygtighedsrapportering, herunder konsolideringsprocesserne ved at opnå en forståelse af Koncernens kontrolmiljø, processer og informationssystemer, der er relevante for udarbejdelse af en bæredygtighedsrapportering, men ikke at vurdere udformningen af specifikke kontrolaktiviteter, opnå bevis for implementering heraf eller teste deres funktionalitet,
- vurderet om væsentlige oplysninger, som er identificeret som led i processen, er indeholdt i bæredygtighedsrapporteringen,



Lufthavnsterminalen i Nuuk

- vurderet om opbygning og præsentation af bæredygtighedsrapporteringen er i overensstemmelse med ESRS,
- foretaget forespørgsler af relevant personale og udført analytiske handlinger i relation til udvalgte oplysninger i bæredygtighedsrapporteringen,
- udført substanshandlinger i relation til udvalgte oplysninger i bæredygtighedsrapporteringen,
- vurderet metoder, forudsætninger og data for udøvelse af væsentlige skøn og fremadrettede oplysninger, og hvordan disse metoder blev anvendt,
- opnået en forståelse af processen til identifikation af økonomiske aktiviteter, der er omfattet af taksonmien og økonomiske aktiviteter, der er omfattet af og i overensstemmelse med taksonmien og de tilsvarende oplysninger i bæredygtighedsrapporteringen.

København, 19. februar 2026

Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

CVR-nummer 33963556

Lars Hillebrand
Statsautoriseret revisor
mne26712

Thomas Holm Christensen
Statsautoriseret revisor
mne46321



Resultatopgørelse

RESULTATOPGØRELSE 1. JANUAR - 31. DECEMBER (DKK 1.000)		Koncern		Modervirksomhed	
		Note	2025	2024	2025
Nettoomsætning	1	1.174.613	1.011.144	1.174.625	1.011.156
Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver	2	32.430	29.295	32.430	29.295
Andre driftsindtægter		257	97	257	97
Andre eksterne omkostninger	3	-259.072	-275.557	-258.897	-275.386
Personaleomkostninger	4	-793.669	-761.950	-793.669	-761.950
Af- og nedskrivninger	5	-109.912	-211.895	-109.912	-211.895
Driftsresultat		44.647	-208.866	44.834	-208.683
Indtægter af kapitalandele i associerede virksomheder		17.520	19.268	8.124	6.388
Finansielle indtægter	6	5.415	3.216	11.905	9.812
Finansielle omkostninger	7	-27.702	-27.227	-27.702	-27.225
Resultat af ordinære aktiviteter før skat		39.880	-213.609	37.161	-219.708
Skat af årets resultat	8	-8.056	52.094	-6.431	50.732
Periodens resultat	9	31.824	-161.515	30.730	-168.976

Balance

		Koncern		Modervirksomhed				Koncern		Modervirksomhed	
AKTIVER (DKK 1.000)	Note	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024	PASSIVER (DKK 1.000)	Note	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Erhvervede immaterielle rettigheder		3.771	3.396	3.771	3.396	Ansvarlig kapital		600.000	600.000	600.000	600.000
Lufttrafikstyringssystem		379.677	414.929	379.677	414.929	Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode		43.679	40.459	0	0
Immaterielle anlægsaktiver under udførelse		48.637	27.728	48.637	27.728	Overført resultat		344.016	321.587	374.412	343.682
Immaterielle anlægsaktiver	10	432.085	446.053	432.085	446.053	Egenkapital		987.695	962.046	974.412	943.682
Grunde og bygninger		252.935	253.439	252.935	253.439	Udskudt skat	17	10.403	26.898	19.343	34.388
Produktionsanlæg og maskiner		169.309	194.923	169.309	194.923	Hensatte forpligtelser		10.403	26.898	19.343	34.388
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar		19.095	13.454	19.095	13.454						
Materielle anlægsaktiver under udførelse		204.836	120.642	204.836	120.642	Ansvarlig lånekapital		200.000	200.000	200.000	200.000
Materielle anlægsaktiver	11	646.175	582.458	646.175	582.458	Kreditinstitutter		549.250	724.125	549.250	724.125
						Indefrosne feriepenge		59.158	58.708	59.158	58.708
Kapitalandele i tilknyttede virksomheder		0	0	48.345	48.345	Langfristede gældsforpligtelser	18	808.408	982.833	808.408	982.833
Kapitalandele i associerede virksomheder		48.512	45.292	4.833	4.833						
Andre værdipapirer og kapitalandele		146.377	146.377	0	0	Kreditinstitutter		0	34.647	0	34.647
Finansielle anlægsaktiver	12	194.889	191.669	53.178	53.178	Leverandører af varer og tjenesteydelser		78.224	88.009	78.200	87.986
						Gæld til associerede virksomheder		2.521	1.689	2.521	1.689
Anlægsaktiver		1.273.149	1.220.180	1.131.438	1.081.689	Skyldig selskabsskat		21.476	0	21.476	0
						Anden gæld	19	146.998	150.137	146.998	150.137
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	13	209.450	200.238	209.450	200.238	Periodeafgrænsningsposter	20	164.618	108.914	164.618	108.914
Tilgodehavende hos tilknyttede virksomheder		0	0	139.576	130.000	Kortfristede gældsforpligtelser		413.837	383.396	413.813	383.373
Andre tilgodehavender	14	67.166	66.897	67.163	66.894						
Reguleringsmæssige underdækninger	15	592.942	811.718	592.942	811.718	Gældsforpligtelser		1.222.245	1.366.229	1.222.221	1.366.206
Periodeafgrænsningsposter	16	35.311	34.660	35.311	34.660						
Tilgodehavender		904.869	1.113.513	1.044.442	1.243.510	Passiver		2.220.343	2.355.173	2.215.976	2.344.276
Likvide beholdninger		42.325	21.480	40.096	19.077						
Omsætningsaktiver		947.194	1.134.993	1.084.538	1.262.587	Eventualforpligtelser	21				
						Nærtstående parter og ejerforhold	22				
Aktiver		2.220.343	2.355.173	2.215.976	2.344.276	Begivenheder efter balancedagen	23				



Egenkapitalopgørelse & Pengestrømsopgørelse

EGENKAPITALOPGØRELSE (DKK 1.000)	Koncern				Modervirksomhed		
	Ansvarlig kapital	Reserve for netto-opskrivning efter indre værdis metode	Overført resultat	I alt	Ansvarlig kapital	Overført resultat	I alt
Egenkapital 1. januar 2025	600.000	40.459	321.587	962.046	600.000	343.682	943.682
Udbetalt udbytte fra associerede virksomheder	0	-8.124	0	-8.124	0	0	0
Valutakursreguleringer	0	1.949	0	1.949	0	0	0
Årets resultat	0	9.395	22.429	31.824	0	30.730	30.730
Egenkapital 31. december 2025	600.000	43.679	344.016	987.695	600.000	374.412	974.412

Der er ikke sket ændringer til den ansvarlige kapital de seneste fem år.

PENGESTRØMSOPGØRELSE 1. JANUAR - 31. DECEMBER (DKK 1.000)	Note	Koncern		Modervirksomhed	
		2025	2024	2025	2024
Driftsresultat		44.647	-208.866	44.834	-208.683
Af- og nedskrivninger		120.297	215.844	120.297	215.844
Ændring i arbejdskapital	24	218.185	119.038	208.607	139.844
Pengestrømme vedrørende primær drift		383.129	126.016	373.738	147.005
Modtagne finansielle indtægter		13.539	9.604	20.029	16.200
Betalte finansielle omkostninger		-27.702	-27.227	-27.702	-27.225
Betalt selskabsskat		-3.075	-91	0	0
Pengestrømme vedrørende drift		365.891	108.302	366.065	135.980
Køb af immaterielle anlægsaktiver		-38.868	-29.597	-38.868	-29.597
Køb af materielle anlægsaktiver		-131.178	-125.738	-131.178	-125.738
Køb af finansielle anlægsaktiver		0	0	0	-30.000
Pengestrømme vedrørende investeringer		-170.046	-155.335	-170.046	-185.335
Optagelse af gæld til kreditinstitutter		0	50.125	0	50.125
Tilbagebetaling af gæld til kreditinstitutter		-175.000	0	-175.000	0
Pengestrømme vedrørende finansiering		-175.000	50.125	-175.000	50.125
Ændring i likvider		20.845	3.092	21.019	770
Likvider primo		21.480	18.388	19.077	18.307
Likvider ultimo		42.325	21.480	40.096	19.077

Noter

1

Nettoomsætning

	Koncern		Modervirksomhed	
(DKK 1.000)	2025	2024	2025	2024
En route - Danmark, afgifter	883.178	657.413	883.178	657.413
TNC København, afgifter	289.647	214.354	289.647	214.354
Provinslufthavne	79.844	69.542	79.844	69.542
Nordatlanten	34.134	36.187	34.134	36.187
Statsfinansierede områder	66.600	58.300	66.600	58.300
Salg af varer og tjenesteydelser i øvrigt	39.986	43.297	39.998	43.309
Regulering af over-/underdækning afgifter	-218.776	-67.949	-218.776	-67.949
	1.174.613	1.011.144	1.174.625	1.011.156

2

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver

	Koncern		Modervirksomhed	
(DKK 1.000)	2025	2024	2025	2024
Aktiveret direkte løn	29.854	27.018	29.854	27.018
Aktiverede indirekte produktionsomkostninger	2.576	2.277	2.576	2.277
	32.430	29.295	32.430	29.295

3

Andre eksterne omkostninger

	Koncern		Modervirksomhed	
(DKK 1.000)	2025	2024	2025	2024
Honorar til revisorer:				
Honorar for lovpligtig revision af årsregnskabet	420	420	395	395
Honorar for andre erklæringsopgaver med sikkerhed	569	428	569	428
Honorar for skatterådgivning	25	25	25	25
Honorar for andre ydelser	25	30	25	30
	1.039	903	1.014	878

2025 er første år i den nye referenceperiode 4 (RP4), der dækker perioden 2025-2029. Naviairs præstationsplan for RP4 er fortsat i godkendelsesproces hos EU-kommissionen. For 2025 har Naviair indregnet omsætning fra En route og TNC enhedsrater ud fra de enhedsrater, der fremgår af den fremlagte præstationsplan. Såfremt præstationsplanen ikke bliver godkendt, skal der udarbejdes en revideret præstationsplan, der skal behandles og godkendes.

En ændret præstationsplan vil kunne medføre reguleringer til den indregnede omsætning i 2025, samt opgjorte over-/underdækninger. Indvirkning af eventuelle korrektioner kan først endeligt fastsættes, når præstationsplanen er godkendt, ligesom eventuelle ændringer kan påvirke ét eller flere år i perioden 2025-2029.

4

Personaleomkostninger	Koncern		Modervirksomhed	
	2025	2024	2025	2024
(DKK 1.000)				
Løn og gager	697.618	655.224	697.618	655.224
Pensioner	93.031	104.060	93.031	104.060
Andre omkostninger til social sikring	3.020	2.666	3.020	2.666
	793.669	761.950	793.669	761.950
Herudaf udgør vederlag til direktion og bestyrelse:				
Løn til direktion	4.880	4.685	4.880	4.685
Pension til direktion	858	792	858	792
Bestyrelseshonorar	2.148	1.940	2.148	1.940
	7.886	7.417	7.886	7.417

Den samlede løn og pension for den administrerende direktør udgør 3.336 TDKK.
Den samlede løn og pension for CFO udgør 2.402 TDKK.
Bestyrelsesformandens vederlag udgør 500 TDKK, næstformandens udgør 345 TDKK og øvrige medlemmers vederlag udgør 160 TDKK. Herudover udgør vederlag til medlemmer af revisionsudvalget i alt 180 TDKK.

Gennemsnitligt antal medarbejdere	670	647	670	647
-----------------------------------	-----	-----	-----	-----

5	Af- og nedskrivninger	Koncern		Modervirksomhed	
	(DKK 1.000)	2025	2024	2025	2024
	Erhvervede immaterielle anlægsaktiver	1.326	1.361	1.326	1.361
	Lufttrafikstyringssystem	51.510	49.627	51.510	49.627
	Grunde og bygninger	22.353	25.934	22.353	25.934
	Produktionsanlæg og maskiner	36.039	133.512	36.039	133.512
	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	9.069	5.410	9.069	5.410
	Offentlige tilskud vedr. anlægsprojekter	-10.385	-3.949	-10.385	-3.949
		109.912	211.895	109.912	211.895

6	Finansielle indtægter	Koncern		Modervirksomhed	
		2025	2024	2025	2024
	(DKK 1.000)				
	Valutakursgevinster	3.986	2.079	3.889	2.075
	Renteindtægter tilknyttede virksomheder	0	0	6.590	6.608
	Andre renteindtægter	1.429	1.096	1.426	1.088
	Ikke skattepligtige renter og procenttillæg	0	41	0	41
		5.415	3.216	11.905	9.812

7	Finansielle omkostninger	Koncern		Modervirksomhed	
		2025	2024	2025	2024
	(DKK 1.000)				
	Valutakurstab	4.515	2.628	4.515	2.626
	Øvrige renteomkostninger	24.416	27.102	24.416	27.102
	Aktivering af byggerenter	-1.229	-2.503	-1.229	-2.503
		27.702	27.227	27.702	27.225

8	Skat af årets resultat	Koncern		Modervirksomhed	
		2025	2024	2025	2024
	(DKK 1.000)				
	Årets aktuelle skat	21.476	0	21.476	0
	Betalt skat i USA	3.075	91	0	0
	Ændring af udskudt skat	-16.495	-51.161	-15.045	-49.708
	Regulering af skat vedrørende tidligere år	0	-1.024	0	-1.024
		8.056	-52.094	6.431	-50.732

9	Forslag til resultatdisponering	Koncern		Modervirksomhed	
		2025	2024	2025	2024
		(DKK 1.000)			
	Reserve for nettoopskrivning efter indre værdis metode	9.395	12.880	0	0
	Overført resultat	22.429	-174.395	30.730	-168.976
		31.824	-161.515	30.730	-168.976

10	Immaterielle anlægsaktiver (DKK 1.000)	Erhvervede immaterielle rettigheder	Lufttrafik-styrings-system	Immaterielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
	Kostpris 1. januar 2025	33.252	1.059.513	27.728	1.120.493
	Tilgang i årets løb	1.596	3.568	33.704	38.868
	Afgang i årets løb	-11.330	0	0	-11.330
	Overførsler	105	12.690	-12.795	0
	Kostpris 31. december 2025	23.623	1.075.771	48.637	1.148.031
	Af- og nedskrivninger 1. januar 2025	29.856	644.584	0	674.440
	Årets afskrivninger	1.326	51.510	0	52.836
	Afgang i årets løb	-11.330	0	0	-11.330
	Af- og nedskrivninger 31. december 2025	19.852	696.094	0	715.946
	Regnskabsmæssig værdi 31. december 2025	3.771	379.677	48.637	432.085
	Årets aktiverede finansieringsomkostninger	0	106	34	140

11	Materielle anlægsaktiver (DKK 1.000)	Grunde og bygninger	Produk-tions-anlæg og maskiner	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	Materielle anlægsak-tiver under udførelse	I alt
	Kostpris 1. januar 2025	733.097	721.475	44.165	120.642	1.619.379
	Tilgang i årets løb	9.660	1.801	3.318	116.399	131.178
	Afgang i årets løb	-1.389	-17.102	-12.610	0	-31.101
	Overførsler	12.189	8.624	11.392	-32.205	0
	Kostpris 31. december 2025	753.557	714.798	46.265	204.836	1.719.456
	Af- og nedskrivninger 1. januar 2025	479.658	526.552	30.711	0	1.036.921
	Årets afskrivninger	22.127	35.116	9.069	0	66.312
	Årets nedskrivninger på udrangerede aktiver	226	923	0	0	1.149
	Afgang i årets løb	-1.389	-17.102	-12.610	0	-31.101
	Af- og nedskrivninger 31. december 2025	500.622	545.489	27.170	0	1.073.281
	Regnskabsmæssig værdi 31. december 2025	252.935	169.309	19.095	204.836	646.175
	Årets aktiverede finansieringsomkostninger	0	0	0	1.089	1.089

Med undtagelse af enkelte bygninger til en samlet bogført værdi på 36,8 mio. kr. ultimo 2025, primært opført til navigationsudstyr på forskellige beliggenheder rundt omkring i landet samt i Grøn-land, består Naviairs samlede bygningsmasse med en bogført værdi på i alt 151,2 mio. kr. ultimo 2025 af bygninger på lejet grund. Herunder hele Naviairhuset med kontrolcentral, simulatorbygninger og administration placeret i Maglebylille, samt kontroltårnet i Københavns Lufthavn, Kastrup. Alle disse bygninger er placeret på grund tilhørende Københavns Lufthavne A/S.

12 Finansielle anlægsaktiver

	Koncern			Modervirksomhed		
	Kapital- andele i associerede virksom- heder	Andre værdi- papirer og kapital- andele	I alt	Kapital- andele i tilknyt- tede virksom- heder	Kapital- andele i associerede virksom- heder	I alt
(DKK 1.000)						
Kostpris 1. januar 2025	4.833	180.177	185.010	105.500	4.833	110.333
Tilgang i årets løb	0	0	0	0	0	0
Kostpris 31. december 2025	4.833	180.177	185.010	105.500	4.833	110.333
Værdireguleringer 1. januar 2025	40.459	-33.800	6.659	-57.155	0	-57.155
Udbetalt udbytte	-8.124	0	-8.124	0	0	0
Valutakursreguleringer	1.949	0	1.949	0	0	0
Andel af årets resultat	9.395	0	9.395	0	0	0
Værdireguleringer 31. december 2025	43.679	-33.800	9.879	-57.155	0	-57.155
Regnskabsmæssig værdi 31. december 2025	48.512	146.377	194.889	48.345	4.833	53.178

(DKK 1.000)	Hjemsted	Retsform	Ejerandel	Egenkapital 31. december 2025	Resultat 2025
<i>Kapitalandele i tilknyttede virksomheder omfatter:</i>					
Naviair Surveillance A/S	København	A/S	100,0	20.893	-5.339
Naviair Surveillance USA LLC	Delaware, USA	LLC	100,0	143.492	-2.963
<i>Kapitalandele i associerede virksomheder omfatter:</i>					
Entry Point North AB	Malmø-Sturup	AB	33,3	145.536	28.187
<i>Andre værdipapirer og kapitalandele omfatter:</i>					
Aireon Holdings LLC	Delaware, USA	LLC	4,13		

Andre værdipapirer og kapitalandelene består af en ejerandel på 4,13 % i Aireon Holdings LLC ("Aireon"), som blev anskaffet i flere trancher i perioden 2014-2017. Selskabet Aireon udvikler og implementerer rumbaserede globale lufttrafikovervågningssystemer til kommercielle luftfartsselskaber og luftfartstjenesteudbydere.

Kapitalandelene indregnes under finansielle anlægsaktiver som en unoteret kapitalandel uden bestemmende indflydelse og måles til kostpris. Kapitalandelen blev i 2020 nedskrevet med 33,8 mio. kr. til en værdi på 146,4 mio. kr.

Efter vores vurdering er der ikke indikationer på yderligere nedskrivningsbehov for den unoterede kapitalandel i Aireon, og dermed fastholdes værdien på 146,4 mio. kr. pr. 31. december 2025.

13	Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	Koncern		Modervirksomhed	
		31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
	(DKK 1.000)				
	Tilgodehavender fra salg af varer og tjenesteydelser, brutto	225.318	215.290	225.318	215.290
	Hensættelse til imødegåelse af forventet tab	-15.868	-15.052	-15.868	-15.052
		209.450	200.238	209.450	200.238

14	Andre tilgodehavender	Koncern		Modervirksomhed	
		31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
	(DKK 1.000)				
	Moms og afgifter	2.919	3.938	2.916	3.935
	Øvrige tilgodehavender	64.247	62.959	64.247	62.959
		67.166	66.897	67.163	66.894

15	Reguleringsmæssige underdækninger	En route		TNC	
		Danmark	København	Billund	I alt
	Reguleringsmæssige underdækninger 1. januar 2025	605.836	188.599	17.283	811.718
	Regulering vedr. tidligere år	-154.454	-46.467	-9.215	-210.136
	Ny underdækning opstået i året	4.417	-13.696	639	-8.640
	Reguleringsmæssige underdækninger 31. december 2025	455.799	128.436	8.707	592.942
	Heraf underdækning fra før 2025, der forventes opkrævet inden for 1 år	194.864	50.964	5.974	251.802

16	Periodeafgrænsningsposter	Koncern		Modervirksomhed	
		31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
	(DKK 1.000)				
	Forudbetalt løn	23.793	25.634	23.793	25.634
	Forudbetalte eksterne omkostninger	11.518	9.026	11.518	9.026
		35.311	34.660	35.311	34.660

17 Udskudt skat

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Udskudt skat hviler på følgende poster:				
Materielle anlægsaktiver	32.251	31.544	32.251	31.544
Fremført fradragsbegrænsning, renter mv.	0	-680	0	-511
Underdækning afgifter	130.447	178.578	130.447	178.578
Fremførbart skattemæssigt underskud	-152.295	-182.544	-143.355	-175.223
	10.403	26.898	19.343	34.388

Udskudt skat pr. 31. december 2025 er afsat med 22 % svarende til den aktuelle skattesats. Der forventes positiv skattepligtig indkomst indenfor de kommende år, og dermed forventes det fremførte skattemæssige underskud således at kunne anvendes sideløbende med at den reguleringsmæssige underdækning opkræves frem til 2029.

18 Langfristede gældsforpligtelser

(DKK 1.000)	Under 5 år	Efter 5 år	Langfristede gældsforpligelser i alt
De langfristede gældforpligtelser forfalder således:			
Ansvarlig lånekapital *	-	200.000	200.000
Kreditinstitutter	50.000	499.250	549.250
Indefrosne feriepenge	6.273	52.885	59.158
	56.273	752.135	808.408

*) Ansvarlig lånekapital er et stående lån til staten ved Transportministeriet. Naviairs bestyrelse skal årligt ud fra en samlet vurdering af den økonomiske stilling, likviditet og omfanget af ikke-eftersillede gældsforpligtelser skønne, i hvilket omgang yderligere tilbagebetaling af lånet vil være forsvarligt. Der er ikke afdraget på lånet i 2025. Lånet har en fast rente på 4 % p.a., og træder tilbage i forhold til Naviairs øvrige rentebærende gæld. Lånet opfylder dermed i henhold til låneaftalen betingelserne for at blive anset som egenkapital eller kapital sidestillet hermed.

19 Anden gæld

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Feriepengeforpligtelser	47.195	46.449	47.195	46.449
Skyldig løn, A-skat, sociale bidrag mv.	70.306	71.611	70.306	71.611
Andre skyldige omkostninger	29.497	32.077	29.497	32.077
	146.998	150.137	146.998	150.137

20 Periodeafgrænsningsposter

(DKK 1.000)	Koncern		Modervirksomhed	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Indbetalinger vedr. indtægter i fremtidige perioder	101.118	39.990	101.118	39.990
Tilskud vedr. anlægsprojekter	63.500	68.924	63.500	68.924
	164.618	108.914	164.618	108.914

21 Eventualforpligtelser

Der påhviler Naviair en forpligtelse på maksimalt 0,9 mia. kr. vedrørende Tjenestemandspensionslovens § 32 om rådighedsløn for tjenestemænd samt overenskomstansatte på særlige vilkår. Rådighedslønsforpligtelsen består af 3 års løn inklusive pension.

Kontraktlige forpligtelser

Naviair er part i en række kontrakter, hvor Naviair enten er forpligtet til at præstere en realydelse eller en pengeydelse.

Naviair er forpligtet til at præstere realydelser (luftfartstjenester) i henhold til Trafikstyrelsens designering af Naviair 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 og immaterielle anlægsaktiver under udførelse har Naviair indgået kontrakter om opgradering af Naviairs ATM-system og anskaffelse af luftfartsrelateret udstyr og systemer i størrelsesordenen 239 mio. kr. Den resterende betalingsforpligtelse i henhold til disse kontrakter udgør i størrelsesordenen 133 mio. kr.

22 Nærtstående parter og ejerforhold

Grundlag

Bestemmende indflydelse

Transportministeriet, DK-1220 København K

Ejer, 100 %

Øvrige nærtstående parter

Trafikstyrelsen, DK-1577 København V

Entry Point North AB

Naviair Surveillance A/S

Naviair Surveillance USA LLC

Forsvaret

Tilsynsmyndighed

Associeret virksomhed

Tilknyttet virksomhed

Tilknyttet virksomhed

Kontrakt om tårn- og indflyvningskontrol i Aalborg Lufthavn

Samarbejdsaftale om fælles udøvelse af luftfartstjenester

og lufttrafikstyring

Ledelseskontrol

Bestyrelse og direktion

Om Naviairs transaktioner med bestyrelse og direktion henvises til noten med personaleomkostninger.

Naviair har optaget et ansvarligt lån hos Transportministeriet som beskrevet i noten om ansvarlig lånekapital.

Alle transaktioner med nærtstående parter er sket på markedsvilkår.

23 Begivenheder efter balancedagen

Der er ikke indtruffet begivenheder efter regnskabsårets udløb, som påvirker det retvisende billede af årets resultat samt balancen pr. 31. december 2025.

24 Pengestrømsopgørelse - ændring i arbejdskapital

Koncern

Modervirksomhed

(DKK 1.000)

2025

2024

2025

2024

Ændringer i tilgodehavender mv.

208.644

84.120

199.068

104.925

Ændringer i gældsforpligtelser mv.

9.541

34.918

9.539

34.919

218.185

119.038

208.607

139.844

Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten for den selvstændige offentlige virksomhed Naviair for 2025 er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for regnskabsklasse D og lov om Naviair.

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

Medmindre der fremgår andet nedenfor, er anvendt regnskabspraksis for modervirksomheden og koncernen ens.

Generelt om indregning og måling

Aktiver indregnes i balancen, når det som følge af en tidligere begivenhed er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde virksomhedens, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

Forpligtelser indregnes i balancen, når virksomheden som følge af en tidligere begivenhed har en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil fragå virksomheden, og forpligtelsens værdi kan måles pålideligt.

Ved første indregning måles aktiver og forpligtelser til kostpris. Måling efter første indregning sker som beskrevet for hver enkelt regnskabspost nedenfor.

Ved indregning og måling tages hensyn til forudsigelige risici og tab, der fremkommer, inden årsrapporten aflægges og som be- eller afkræfter forhold, der eksisterede på balancedagen.

I resultatopgørelsen indregnes indtægter i takt med, at de indtjenes, mens omkostninger indregnes med de beløb, der vedrører regnskabsåret.

Omregning af fremmed valuta

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

Transaktioner i fremmed valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Tilgodehavender, gældsforpligtelser og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens valutakurs. Valutakursdifferencer, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på henholdsvis betalingsdagen og balancedagen, indregnes i resultatopgørelsen som finansielle poster. Materielle og immaterielle anlægsaktiver, varebeholdninger og andre ikke-monetære aktiver, der er købt i fremmed valuta, omregnes til historiske kurser.

Koncernregnskabet

Koncernregnskabet omfatter modervirksomheden og den dattervirksomhed (Naviair Surveillance A/S), som kontrolleres af modervirksomheden. Modervirksomheden anses for at have kontrol, når den direkte eller indirekte ejer mere end 50 pct. af stemmerettighederne, eller på anden måde kan udøve, eller faktisk udøver, bestemmende indflydelse. Virksomheder, hvori koncernen direkte eller indirekte besidder mellem 20 og 50 pct. af stemmerettighederne, og udøver betydelig men ikke bestemmende indflydelse, betragtes som associerede virksomheder, herunder Entry Point North AB.

Konsolideringsprincipper

Koncernregnskabet udarbejdes på grundlag af regnskaber for modervirksomheden og dens dattervirksomheder. Udarbejdelse af koncernregnskabet sker ved sammenlægning af regnskabsposter af ensartet karakter. Ved konsolideringen foretages eliminering af koncerninterne indtægter og omkostninger, interne mellemværender og udbytter samt fortjenester og tab ved transaktioner mellem de konsoli-

derede virksomheder. De regnskaber, der anvendes til brug for konsolideringen, udarbejdes i overensstemmelse med koncernens regnskabspraksis.

I koncernregnskabet indregnes dattervirksomhedernes regnskabsposter 100 pct.

Resultatopgørelse

Nettoomsætning

Nettoomsætning relateret til flyvekontrol indregnes i resultatopgørelsen i den periode flyvningen har fundet sted. Øvrige indtægter indregnes, når levering til køber har fundet sted. Indtægter vedrørende offentligt støttede driftsprojekter indregnes i resultatopgørelsen i takt med de tilhørende omkostninger.

Årets regulering af over-/underdækning fra en route- og terminalaktiviteter indregnes i nettoomsætningen.

Den reguleringsmæssige over-/underdækning indregnes i balancen som henholdsvis hensat forpligtelse eller tilgodehavende.

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

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver

Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver omfatter personaleomkostninger og andre interne omkostninger, der er afholdt i regnskabsåret og indregnet i kostprisen for egenudviklede immaterielle og materielle anlægsaktiver.





Pensioner og rådighedsbeløb

Naviar indbetaler pensionsbidrag til staten for tjenestemænd samt overenskomstsansatte 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 tjenestemandslovens § 32 om rådighedsløn påhviler Naviar. Disse forpligtelser oplyses som eventualforpligtelser.

Tilgodehavende og skyldig selskabsskat

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

Periodeafgrænsningsposter

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

Pengestrømsopgørelsen

Pengestrømsopgørelsen præsenteres efter den indirekte metode og viser pengestrømme vedrørende drift, investeringer og finansiering samt selskabets likvider ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømme vedrørende driftsaktiviteter opgøres som driftsresultatet reguleret for ikke-kontante driftsposter, ændring i driftskapital samt betalt selskabsskat. Pengestrømme vedrørende investeringsaktiviteter omfatter betalinger i forbindelse med køb og salg af virksomheder, aktiviteter og finansielle anlægsaktiver samt køb, udvikling, forbedring og salg mv. af immaterielle og materielle anlægsaktiver, herunder anskaffelse af finansielt leasede aktiver.

Pengestrømme vedrørende finansieringsaktiviteter omfatter ændringer i størrelse eller sammensætning af selskabets kapital og omkostninger forbundet hermed samt optagelse af lån, indgåelse af finansielle leasingaftaler, afdrag på rentebærende gæld samt betaling af udbytte.

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer med ubetydelig risiko for værdiændringer, som uden hindring kan omsættes til likvide beholdninger.

Pengestrømsopgørelsen kan ikke udledes alene af det offentliggjorte regnskabsmateriale.



En af forsvarets Merlin-helikoptere i Aalbotg

Andre driftsindtægter

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

Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger omfatter omkostninger, der vedrører virksomhedens primære aktiviteter, herunder omkostninger til drift af operative systemer og udstyr, uddannelse, administration, lokaler, tab på debitorer mv. Under andre eksterne omkostninger indregnes tillige omkostninger vedrørende projekter, 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.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger af materielle og immaterielle anlægsaktiver består af regnskabsårets af- og nedskrivninger opgjort ud fra henholdsvis de fastsatte restværdier og brugstider for de enkelte aktiver og gennemførte nedskrivningstest. Offentlige tilskud til afskrivningsberettigede anlægsprojekter indregnes i takt med afskrivningerne på de pågældende aktiver.

Andre driftsomkostninger

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

Indtægter af kapitalandele i associerede virksomheder

Modervirksomheden

Indtægter af kapitalandele i associerede virksomheder omfatter de i regnskabsåret modtagne udbytter og lignende fra de enkelte associerede virksomheder.

Koncern

Indtægter af kapitalandele i associerede virksomheder omfatter den forholdsmæssige andel af de enkelte associerede virksomheders resultat efter eliminering af interne avancer og tab.

Andre finansielle indtægter

Finansielle indtægter omfatter renteindtægter, realiserede og urealiserede kursgevinster vedrørende værdipapirer, gældsforpligtelser og transaktioner i fremmed valuta mv. samt godtgørelser under acontoskatteordningen.

Andre finansielle omkostninger

Finansielle poster omfatter renteomkostninger, realiserede og urealiserede kurstab vedrørende værdipapirer, gældsforpligtelser og transaktioner i fremmed valuta, amortiseringstillæg og -fradrag vedrørende prioritets- gæld mv. samt tillæg 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.

Selskabet er sambeskattet med den danske dattervirksomhed. Den aktuelle danske selskabsskat fordeles mellem de sambeskattede virksomheder i forhold til disses skattepligtige indkomster (fuld fordeling med refusion vedrørende skattemæssige underskud).

Balance

Immaterielle anlægsaktiver

Immaterielle anlægsaktiver omfatter igangværende og færdiggjorte IT-projekter samt øvrige erhvervede immaterielle rettigheder.

Kostprisen for immaterielle anlægsaktiver omfatter omkostninger, herunder gager og afskrivninger, der direkte og indirekte kan henføres til de pågældende anlægsaktiver.

Indirekte produktionsomkostninger i form af indirekte henførbare personaleomkostninger og afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver, der er anvendt i processen, indregnes i kostprisen baseret på det medgæede timeforbrug for det enkelte projekt. Renteomkostninger på lån til finansiering af fremstilling af immaterielle anlægsaktiver indregnes i kostprisen, såfremt de vedrører fremstillingsperioden.

Immaterielle anlægsaktiver måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger. Der foretages lineære afskrivninger baseret på en vurdering af aktivernes forventede brugstid, som udgør 3-20 år.

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.

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.

Indirekte produktionsomkostninger i form af indirekte henførbare personaleomkostninger og afskrivninger på

immaterielle og materielle anlægsaktiver, der er anvendt i fremstillingsprocessen, indregnes i kostprisen baseret på det medgåede timeforbrug for det enkelte aktiv. 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 tilknyttede virksomheder

Modervirksomheden

Kapitalandele i tilknyttede virksomheder måles til kostpris. Kapitalandelene nedskrives til genindvindingsværdi, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

Kapitalandele i associerede virksomheder

Modervirksomheden

Kapitalandele i associerede virksomheder måles til kostpris. Kapitalandelene nedskrives til genindvindingsværdi, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

Koncern

Kapitalandele i associerede virksomheder indregnes og måles efter den indre værdis metode (equity-metoden). Dette indebærer, at kapitalandelene måles til den forholds-mæssige andel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi med tillæg eller fradrag af henholdsvis uafskrevet positiv og negativ goodwill og med fradrag eller tillæg af urealiserede, forholds-mæssige interne fortjenester og tab.

Nettoopskrivning af kapitalandele i associerede virksomheder overføres i forbindelse med resultatdisponeringen til reserve for nettoopskrivning efter den indre værdis metode under egenkapitalen.

Andre værdipapirer og kapitalandele

Andre kapitalandele omfattende unoterede aktier uden bestemmende indflydelse måles til kostpris.

Reguleringsmæssige over- og underdækninger

For en route-aktiviteter i Danmark og TNC København er Naviair berettiget til at fremføre over-/underdækning i henhold til bestemmelserne ifølge EU-forordningen om præstationsordninger for leverandører af luftfartstjenester, herunder bestemmelserne om risikodeling vedrørende trafikudviklingen.

Reguleringsmæssige over-/underdækninger indregnes under henholdsvis hensatte forpligtelser og tilgodehavender med modpostering i resultatopgørelsen under nettoomsætning. Saldoen udgør det beløb, som virksomheden forventer at tilbagebetale eller opkræve i kommende års takster for forretningsområder underlagt reguleringsmæssig prisregulering.

Over-/underdækningen måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi. Såfremt det skønnes, at det ikke er sandsynligt, at hele tilgodehavendet vil blive opkrævet hos brugerne, nedskrives dette til den lavere skønnede værdi af tilgodehavendet (genindvindingsværdi).

Tilgodehavender

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

Periodeafgrænsningsposter

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

Værdipapirer

Værdipapirer omfatter beholdning af stats- og/eller realkreditobligationer, som måles til dagsværdi.

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger omfatter kontante beholdninger og bankindeståender.

Udskudt skat

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.

Andre finansielle forpligtelser

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



*Forsvaret på besøg i
Københavns Lufthavn
i deres F35'ere.*



NAVIAIR

Naviair | Naviair Allé 1 | DK 2770 Kastrup

T +45 3247 8000

www.naviair.dk

www.twitter.com/naviair

Årsrapport 2025

Udgivet 12. marts 2026

Foto: Kasper Meldgaard, Rasmus Hauerberg Lauridsen og Jan Eliassen (alle fra Naviair)

Hent årsrapporten på www.naviair.dk/ar