

REFERAT AF ORDINÆRT VIRKSOMHEDSMØDE I NAVIAIR

Den 24. april 2026 blev der afholdt ordinært virksomhedsmøde i Naviair (CVR-nr. 26 05 97 63) på virksomhedens adresse, Naviair Allé 1, 2770 Kastrup.

Den Danske Stat var repræsenteret ved kontorchef Peter Hilmer Fuglsang-Damgaard og specialkonsulent Jesper Bach Gustafson.

Fra Rigsrevisionen deltog kontorchef Glenn Elton Hvidt og fuldmægtig Lykke Camilla Skov.

Til stede var bestyrelsesformand Flemming Jensen, medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem Flemming Kim Hansen, medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem Casper Kamp Ravnsborg, medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem Tine Hoeck Rodriguez, administrerende direktør Anders Rex, viceadministrerende direktør og CFO Mads Kvist Eriksen, CCO Thorsten Elkjær, Head of Executive Office Jeppe Hagenbæk Sørensen og chefjurist Sigurd Slot Jacobsen, samt statsautoriseret revisor Thomas Holm Christensen.

Virksomhedsmødet var åbent for pressen.

Dagsordenen var:

1. Udpegning af dirigent
2. Bestyrelsens mundtlige beretning om Naviairs virksomhed i det forløbne år
3. Forelæggelse af årsrapport med revisionspåtegning til godkendelse
4. Beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af underskud i henhold til den godkendte årsrapport, herunder fastsættelse af eventuelt udbytte
5. Bestyrelsens orientering om forventede væsentlige tiltag af politisk eller økonomisk interesse i det kommende år, samt en orientering om bestyrelsens forventninger til resultaterne for de kommende år
6. Eventuelle forslag fra transportministeren eller bestyrelsen
7. Fastsættelse af bestyrelsens vederlag
8. Valg af medlemmer til bestyrelsen, herunder formand og næstformand, samt orientering om bestyrelseskandidaters erhvervsmæssige baggrund og ledelseshverv i danske og udenlandske virksomheder
9. Valg af den statsautoriserede revisor
10. Eventuelt

Ad 1. Udpegning af dirigent

Til dirigent valgtes chefjurist Sigurd Slot Jacobsen.

Dirigenten gennemgik indkaldelsen med dagsorden vedlagt årsrapport. Der var ingen kommentarer til dagsordenen. Dirigenten konstaterede, at virksomhedsmødet var lovligt indkaldt og beslutningsdygtigt.

Ad 2. Bestyrelsens mundtlige beretning om Naviairs virksomhed i det forløbne år

Formanden aflagde følgende beretning om Naviairs virksomhed i det forløbne år:

"Tak for ordet og velkommen til alle.

Jeg vil lægge ud med et tilbageblik på året, der er gået, og nogle af de områder der i det forgangne år har været særligt fokus på. Afslutningsvis vil jeg vende blikket mod 2026, og nogle af de store projekter, der ligger i pipelinen.

2025 var et lidt usædvanligt år for Naviair. Som de fleste nok husker, blev der i september gjort observationer over en række danske lufthavne. I Københavns Lufthavn medførte observationerne, at Naviair lukkede for starter og landinger i fire timer, og at 31 fly blev omdirigeret til andre lufthavne. Gennem godt samarbejde og en professionel tilgang blev hændelserne 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.

Jeg vil derfor gerne benytte lejligheden til at sige tak til alle de involverede myndigheder og eksterne samarbejdspartnere for deres håndtering og for godt samarbejde.

Årets resultat

Forventningen ved årets begyndelse var et overskud efter skat på 20–30 mio. kr. Naviairs indtjening blev i 2025 negativt påvirket af lavere trafik, hvilket dog blev opvejet af et lavere omkostningsniveau på driftsområdet. Årets resultat landede tæt på budgettet med et overskud på 31,8 mio. kr.

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

2025 var første år i referenceperiode 4, der dækker perioden 2025-2029, og som fastsætter Naviairs økonomiske rammer, krav til miljø, sikkerhed og forsinkelser. Jeg kan fortælle, at Performance Review Board, som rådgiver Europa-Kommissionen, har anbefalet, at Danmarks referenceperiode 4 plan godkendes. Det betyder, at vi med stor sandsynlighed kan se frem til, at Kommissionen formelt godkender planen.

I årsregnskabet for 2025 er indregnet omsætning fra en route- og TNC-enhedsrater ud fra de enhedsrater, der fremgår af planen.

Drift, kapacitet og sikkerhed

Den europæiske præstationsordning indeholder kapacitetsmål, som fastlægger, hvor mange minutter et fly i gennemsnit må være forsinket. I dansk luftrum var kapacitetsmålet for en route på 0,10 minutter pr. operation. Den gennemsnitlige en route-forsinkelse for året endte på 0,11 minutter pr. operation. Det betyder, at Naviair ikke indfrier målet for 2025. Afvigelsen er dog ikke stor nok til at udløse bod. Lidt over 50 pct. af forsinkelserne skyldtes mangel på flyveledere.

For Københavns Lufthavn var kapacitetsmålet 0,20 minutter pr. landing. Den gennemsnitlige forsinkelse for året endte på 0,55 minutter pr. landing. Dermed blev målet for 2025 ikke indfriet. Naviair får derfor en bod for manglende målopfyldelse. Lidt over

halvdelen af forsinkelserne i Københavns Lufthavn skyldtes dårligt vejr samt nedsat kapacitet i lufthavnen, fx som følge af banevedligehold. Ca. 45 pct. af forsinkelserne skyldtes mangel på flyveledere.

Naviair har i 2025 haft øget fokus på at opnå en bedre udnyttelse af eksisterende ressourcer ved at arbejde målrettet med at optimere trafikafviklingen. Det har bl.a. ført til øget fokus på at prioritere den første trafikrotation i morgentimerne for at sikre større punktlighed i trafikken hen over hele døgnet.

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. Det er meget imponerende, og det vil jeg gerne rose for!

Trafikudvikling i 2025

I 2025 steg antallet af kontrollerede operationer i dansk luftrum med 1,1 pct. i forhold til 2024. Det er markant lavere end den gennemsnitlige stigning i Europa. Hovedårsagen til det lavere trafikniveau er krigen i Ukraine. I lighed med foregående år, har der været store udsving i trafikken hen over året med sommerperioden som den travleste periode.

I Københavns Lufthavn har der været en stigning i antallet af starter og landinger på 256.659 i 2025 mod 240.676 i 2024. I Billund Lufthavn faldt antallet af starter og landinger i 2025 med 9,7 pct. i forhold til 2024. Det samlede antal indenrigsflyvninger i Danmark, opgjort i antal operationer, steg med 0,4 pct. i forhold til 2024.

I 2025 har Naviair desuden implementeret en ny struktur for træningsområder til Forsvarets nye F-35 fightere i dansk luftrum.

Opbygning af kapacitet

Der er ingen tvivl om, at manglen på flyveledere i København fortsat er en udfordring for, at Naviair kan nå sine kapacitetsmål. Derfor arbejdes målrettet på at styrke kapaciteten gennem fortsat rekruttering og uddannelse af nye flyveledere, så der sikres en robust bemanning.

De seneste år har Naviair arbejdet for at fremme et godt arbejdsmiljø og styrke trivslen blandt medarbejderne, hvilket i 2025 skabte 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.

Større projekter i 2025

Der har i 2025 været igangsat flere store projekter i Naviair. Her kan jeg fx fremhæve, at Naviair i samarbejde med de fem øvrige medlemslande i COOPANS Alliancen, har indgået en kontrakt om en opgradering af det nuværende Air Traffic Management-system. Med opgraderingen overgår Naviair til den nyeste generation af moderne flyveledelse, som vil være med til at understøtte en effektiv ressourceudnyttelse og en smidig integrering af ny teknologi. Det nye system forventes idriftsat i Naviair i 2029.

Den sikkerhedspolitiske situation i Europa og den øgede trussel mod infrastrukturen i Danmark understreger vigtigheden af at have et robust beredskab og målrettede indsats for at forebygge cybertrusler mod administrative og operative netværk. Naviair

har i 2025 arbejdet med implementeringen af EU's cybersikkerhedsdirektiv NIS2. Udover NIS2-implementeringen har Naviair intensiveret arbejdet omkring fysisk sikkerhed.

Entry Point North indgik i oktober en 5-årig kontrakt om leje af lokaler i Naviairs bygninger i Kastrup, som skal huse Entry Point North's danske uddannelsesaktiviteter. Det betyder, at Naviairs flyvelederelever fremadrettet vil kunne tage hele deres uddannelse i Danmark og blive en del af Naviair fra første dag. Uddannelsesaktiviteterne i Naviair husets lokaler startede op i begyndelsen af 2026.

I december 2025 indgik Naviair kontrakt med Greenland Airports om etablering af et Terminal Control Area (TMA) med flyvekontrolltjeneste i luftrummet over Nuuk Lufthavn. TMA'et forventes at give højere sikkerhed og effektivitet, så kapaciteten i Nuuks Lufthavn kan øges. TMA'et bliver forankret i Naviairs flyveinformationscentral i Nuuk, hvor Naviairs eksisterende setup muliggør en hurtig, sikker og effektiv etablering. Projektet gennemføres i tæt dialog med Trafikstyrelsen og forventes klar til ibrugtagning medio maj 2026.

2025 var også året, hvor Naviair satte sine ejerandele (4,13 pct.) til salg i satellitvirksomheden Aireon. Sammen med de øvrige ANSP-ejere i Aireon (italienske ENAV, irske AirNav, engelske NATS og canadiske NAV Canada) indledtes i 2025 en salgsproces, som med udgangen af 2025 havde gennemført sin første budrunde.

Her i 2026 er den aktuelle status, at Iridium, den tilbageværende ejer i Aireon, har valgt at udnytte sin forkøbsret og derigennem matcher højeste indkomne bud fra anden budrunde. Aftalegrundlaget er ved at være på plads, og der udestår finansiell og skattemæssig compliance. Buddet ligger over bogført værdi i Naviair, og forventningen er betaling i to rater, halvdelen til sommer og den anden halvdel til næste sommer.

Naviairs arbejde med bæredygtighed

Naviair har en målsætning om at bidrage til at fremme bæredygtig luftfart og understøtte branchens mål om at være CO₂-neutral i 2050. Dette gør Naviair ved at sikre flyene den mest direkte rutføring samt angive de mest brændstoføkonomiske flyvehøjder. Derfor er Naviair også stolte af gennem hele 2025 at have indtaget en førsteplads blandt EU's medlemsstater i forhold til at sikre den mest direkte rutføring. 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.

Forventninger til 2026

I 2026 forventer Naviair et overskud på 20-30 mio. kr. efter skat.

Det er 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. Den geopolitiske situation gør, at denne forventning er forbundet med usikkerhed, grundet at fly i kortere eller længere perioder omdirigeres for at undgå konfliktzoner, ligesom der vil være flyvninger, der må aflyses.

Afslutning

Afslutningsvis vil jeg gerne takke Naviairs medarbejdere for deres store engagement og indsats gennem året.

Jeg vil også benytte lejligheden til at sige tak til vores ejer, Transportministeriet, for stor opbakning og et altid stærkt engagement til fordel for Naviair og den rolle, vi spiller for det danske samfund. Også en stor tak til Trafikstyrelsen og alle vores samarbejdspartnere for et godt og konstruktivt samarbejde i 2025.

Der skal også lyde en stor tak til vores revisionselskab Deloitte for deres engagerede indsats – og tilsvarende over for Rigsrevisionen.

Og endelig naturligvis tak til bestyrelsen for jeres indsats. Vi har allerede taget hul på vores møderække i 2026, og jeg ser frem til det videre samarbejde.

Tak for ordet.”

Beretningen blev taget til efterretning, idet kontorchef Peter Hilmer Fuglsang-Damgaard benyttede lejligheden til på Transportministeriets vegne at takke bestyrelsen, ledelsen og medarbejderne i Naviair for godt samarbejde gennem året og for den udviste fleksibilitet undervejs.

Ad 3. Forelæggelse af årsrapport med revisionspåtegning til godkendelse

Formanden forelagde årsrapporten med revisionspåtegning uden forbehold og udtalte:

”Udover det jeg netop har nævnt i min beretning, vil jeg foreslå, at vi tager et kig på Hoved- og Nøgletallene på side 11 i Årsrapporten:

Jeg vil indledningsvis gøre opmærksom på, at Naviair har aflagt årsrapport for både koncern og modervirksomhed siden stiftelsen af det 100% ejede datterselskab, Naviair Surveillance A/S i 2014.

a) Resultatopgørelsen

Som I kan se, udgjorde nettoomsætningen 1.174,6 mio. kr. (mod 1.011,1 mio. kr. i seneste regnskabsår).

Årets resultat udgjorde et overskud på 31,8 mio. kr. (mod et underskud på 161,5 mio. kr. i seneste regnskabsår).

b) Balancen

Hvis vi kigger på balancen, så udgjorde den samlede balancesum pr. 31. december 2025 2.220,3 mio. kr. (mod 2.355,2 mio. kr. i seneste regnskabsår). Af det beløb udgjorde anlægsaktiverne 1.273,1 mio. kr. (mod 1.220,2 mio. kr. i seneste regnskabsår).

Egenkapitalen udgjorde 987,7 mio. kr. (mod 962,0 mio. kr. i seneste regnskabsår).

c) Soliditetsgraden

Soliditetsgraden, eksklusiv den ansvarlige lånekapital, udgjorde 44,5 (mod 40,8 i seneste regnskabsår) og inklusiv den ansvarlige lånekapital 53,5 (mod 49,3 i seneste regnskabsår).

d) Revisionspåtegning

Revisorerne har afgivet en såkaldt ”ren” revisionspåtegning, dvs. at årsregnskabet for 2025 er forsynet med en revisionspåtegning uden forbehold eller andre forpligtelser.

Årsrapporten blev godkendt og underskrevet i forlængelse af bestyrelsens møde den 19. februar 2026.”

Årsrapporten for 2025 blev godkendt, idet kontorchef Peter Hilmer Fuglsang-Damgaard oplyste, at med modtagelsen af revisionserklæringen og ledelsens erklæring har Transportministeriet forstået, at kravene som angivet i aktstykke om anvendelse af genudlånet, er opfyldt.

Ad 4. Beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af underskud i henhold til den godkendte årsrapport, herunder fastsættelse af eventuelt udbytte

Bestyrelsen indstillede, at årets overskud overføres til næste regnskabsår ved indregning i overført resultat.

Bestyrelsens indstilling blev godkendt.

Ad 5. Bestyrelsens orientering om forventede væsentlige tiltag af politisk eller økonomisk interesse i det kommende år, samt en orientering om bestyrelsens forventninger til resultaterne for de kommende år

Formanden henviste til beretningen, jf. ovenfor pkt. 2.

Orienteringen blev herefter taget til efterretning.

Ad 6. Eventuelle forslag fra transportministeren eller bestyrelsen

Der var ikke fremkommet forslag fra transportministeren eller bestyrelsen.

Ad 7. Fastsættelse af bestyrelsens vederlag

Fra og med 2026 reguleres bestyrelsens vederlag efter indekset SBLON1 (tidligere ILON12).

Bestyrelsen foreslog, at vederlaget fastsættes til 508.549 kr. for formanden, 351.085 kr. for næstformanden og 163.295 kr. for et menigt medlem.

Forslaget blev godkendt.

For medlemmer af revisionsudvalget er der for formanden og det menige medlem fastsat et honorar på henholdsvis 80 pct. og 40 pct. af vederlaget for menige bestyrelsesmedlemmer.

Ad 8. Valg af medlemmer til bestyrelsen, herunder formand og næstformand, samt orientering om bestyrelseskandidaters erhvervsmæssige baggrund og ledelseshverv i danske og udenlandske virksomheder

Ingen af de ministervalgte bestyrelsesmedlemmer – Flemming Jensen (formand), Per Møller Jensen (næstformand), Jørgen Martin Meyer, Anne Charlotte Mark, Pernille Dahlggaard og Ellen Trane Nørby – er på valg i år.

De er alle på valg ved næste års ordinære virksomhedsmøde i 2027 (ved udløb af deres 2-årsperiode).

Der har ikke i perioden siden seneste virksomhedsmøde været medarbejdervalg til bestyrelsen. Flemming Kim Hansen, Casper Kamp Ransborg og Tine Hoeck Rodriguez sidder således i bestyrelsen frem til 2027 (ved udløb af deres 4-årsperiode).

Ad 9. Valg af den statsautoriserede revisor

Bestyrelsen har indstillet, at Deloitte genudpeges som statsautoriseret revisor.

Forslaget blev vedtaget.

Naviair revideres desuden af Rigsrevisionen.

Ad 10. Eventuelt

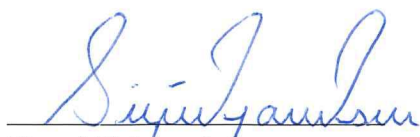
Der var ikke bemærkninger under punktet.

Formanden takkede for ordene og for fremmødet.

--oo0oo--

Virksomhedsmødet blev herefter hævet.

Som dirigent



Sigurd Slot Jacobsen
Chefjurist