

BILLUND LUFTHAVN

Årsrapport 2025





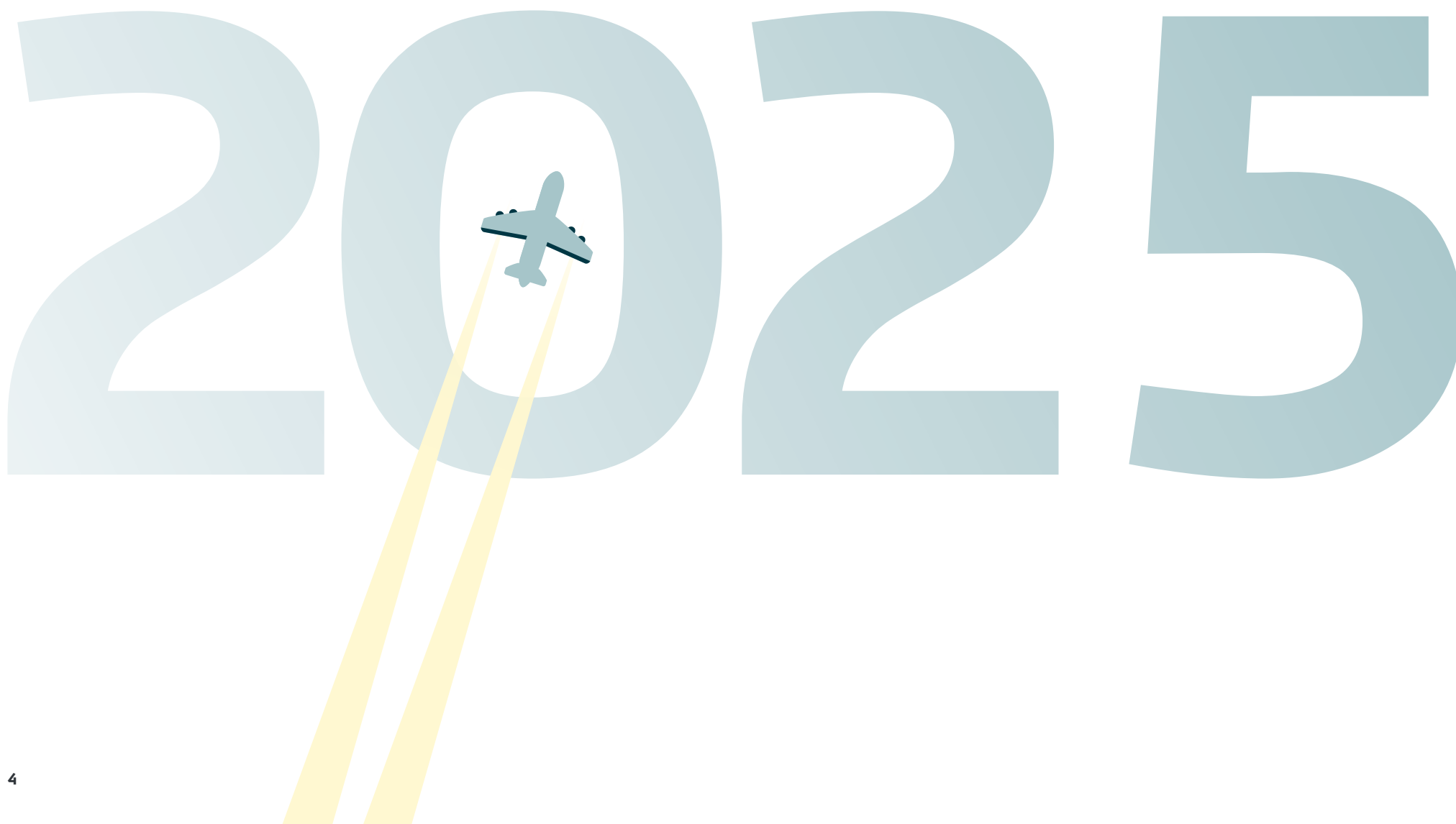
Indholdsfortegnelse

LEDELSESBERETNING

6	LEDER
8	NØGLETAL
10	BESTYRELSE
11	LEDELSE
17	ET ÅR MED NYE MULIGHEDER
20	STABIL DRIFT OG MERE LUFTFRAGT PÅ VINGER
24	NYT BYGGERI UNDERSTØTTER UDVIKLING AF AIRPORT CITY
26	ESG
53	FORVENTNINGER TIL FREMTIDEN

ÅRSREGNSKAB 2025

56	PÅTEGNINGER
57	SELSKABOPLYSNINGER
60	HOVED- OG NØGLETAL
62	REGNSKABSPRAKSIS
67	RESULTATOPGØRELSE
68	AKTIVER
69	PASSIVER
70	EGENKAPITALOPGØRELSE
71	PENGESTRØMSOPGØRELSE
72	NOTER TIL ÅRSRAPPORT



Billund Lufthavn – Tættere på verden

BILLUND LUFTHAVN SPILLER EN AFGØRENDE ROLLE SOM SAMFUNDSAKTØR OG MOTOR FOR VÆKST OG UDVIKLING I HELE DANMARK. BELIGGENDE I HJERTET AF DET INNOVATIVE PRODUKTIONSDANMARK FORBINDER VI MENNESKER OG ERHVERVSLIV MED VERDEN GENNEM VORES STÆRKE RUTENETVÆRK OG POSITION SOM EN AF NORD-EUROPAS VIGTIGSTE PORTE FOR LUFTFRAGT. VI ER EN VITAL DESTINATION FOR DANSKE OG UDENLANDSKE REJSENDE - BÅDE FOR FERIE OG FORRETNING.

VI ARBEJDER KONTINUERLIGT FOR AT SKABE DE BEDSTE RAMMER FOR PASSAGERER, SAMARBEJDSPARTNERE OG DET OMKRINGLIGGENDE SAMFUND. DET GØR VI VED AT SIKRE OPTIMALE FORHOLD FOR FLYSELSKABER, CHARTEROPERATØRER OG GODSTRANSPORTØRER. DERMED BIDRAGER VI DAGLIGT TIL AT STYRKE DANMARKS TILGÆNGELIGHED OG KONKURRENCEEVNE. BILLUND LUFTHAVN ER MERE END EN LUFTHAVN – VI ER EN PARTNER FOR VÆKST OG ET KNUDEPUNKT, DER BRINGER DANMARK TÆTTERE PÅ RESTEN AF VERDEN.

En mere robust lufthavn

2025 blev året, hvor vi samlede kræfterne og styrkede kerneforretningen. Vi gjorde det nødvendige – ikke altid det nemme.

Vi strammede grebet om økonomien, holdt fast i det, der virker, og investerede klogt i det, der skaber varig værdi. Vi konsoliderede for at stå stærkere – for at kunne tage næste skridt, ikke for at stå stille. Ambitionen er uændret: En mere robust indtjening og 20 procent EBITDA i 2030. Vi bevæger os ikke for fartens skyld, men med retning, vilje og formål.

Et klart formål

Billund Lufthavn findes for at give Vestdanmark adgang til verden – og bringe verden hertil.

Det er vores kompas. Når vi lykkes,

skaber vi værdi for de rejsende, for turismen, for erhvervslivet – og for Danmark som helhed. Vi er her ikke for vækstens skyld alene, men for at skabe forbindelser, der holder. Noget, der gør en forskel for mennesker, virksomheder og det samfund, vi er en del af.

Kapital med omtanke

En sund økonomi er ikke et mål i sig selv – det er friheden til at handle, når det gælder og til at svare enhver sit.

I 2025 fordelte vi kapitalen efter tre enkle principper: Driften først – stabilitet og pålidelighed i hver eneste operation. Forbedring frem for pynt

– investeringer skal skabe målbare effekter på kapacitet, kvalitet og effektivitet. Fleksibilitet som styrke – så vi kan gribe mulighederne, når de opstår.

De pris- og takstjusteringer, vi gennemførte, blev fastholdt. Ikke for at pynte på bundlinjen, men for at finansiere kritisk infrastruktur, bedre service og øget tilgængelighed. Som følge af de omtalte forretningsmæssige tiltag samt positive forretningsmæssige udviklinger på eksempelvis fragtområdet endte 2025 samlet set med et tilfredsstillende resultat.

De omtalte forretningsmæssige tiltag, samt det forhold at Billund Lufthavn har evnet at reducere elementer såsom personaleomkostningerne i 2025, har bidraget positivt til årets resultat. Herudover har positive forretningsmæssige udviklinger på eksempelvis fragtområdet samt det forhold at Norwegian, Wizz Air og SAS åbnede nye ruter som overtog en del af den kapacitet som forsvandt da Ryanair indstillede sine flyvninger bidraget positivt, og samlet set endte 2025 med et tilfredsstillende resultat.

Når økonomien er sund, skaber den handlefrihed – og det er handlekraften, der skaber værdi for Danmark.

Kernen: ruter, drift og oplevelse

Da SAS-ruten mellem Billund og

København vendte tilbage, var det mere end en ny forbindelse.

Det var et indfriet løfte om direkte adgang fra Vestdanmark til endnu et centralt knudepunkt.

For virksomheder og rejsende betyder det større fleksibilitet, kortere rejsetid og bedre forbindelse til resten af verden. Præcis det, en førende lufthavn i Vestdanmark skal levere.

På fragtområdet fortsatte fremgangen.

I 2024 håndterede vi næsten 90.000 tons – halvt i luften, halvt på vej – og i 2025 byggede vi videre på momentum. Vi øgede kapaciteten, effektiviserede processerne og løftede kundeoplevelsen fra apron til lager. REST-screening holdt os hurtige og konkurrencedygtige, mens arbejdet med natlige operationer fortsatte målrettet. Målet er enkelt: mere gods på vingerne – mere værdi i Vestdanmark.

Partnerskaber, der løfter

Vi udvikler os gennem samarbejde.

I 2025 styrkede vi relationerne på tværs af turisme, inbound-markeder og logistik langs E45. Resultatet er tydeligt: flere udenlandske gæster direkte til Billund, bedre udnyttelse af kapaciteten og en mere stabil trafik hen over året. Det løfter både ruterne,

oplevelsesøkonomien og beskæftigelsen – og cementerer vores rolle som Vestdanmarks internationale knudepunkt.

Digital udvikling med retning

Teknologi er for os et redskab – ikke et mål. Digitalisering skal gøre det svære enkelt og frigøre tid til medarbejderne og kunderne.

I 2025 styrkede vi cyber- og informationssikkerheden, forbedrede vores datagrundlag og gjorde beslutningerne hurtigere og mere præcise. Teknologiens værdi måles i stabilitet, effektivitet og oplevet kvalitet hos dem, der bruger os – ikke i antallet af systemer, men i hvor enkelt de fungerer.

Grøn omstilling som konkurrencekraft

I 2025 tog vi nye skridt: elektrificering af køretøjer, energieffektivisering og udbygning af ladeinfrastruktur. Vi forberedte næste generation af belysning og bygninger – og vi tænker videre end matriklen.

Sammen med industrien og energigigantene i Trekantområdet driver vi e-SAF og Power-to-X (PtX) frem.

Det handler ikke kun om klima. Det handler om konkurrencekraft i en verden, hvor den grønne omstilling er blevet selve forudsætningen for vækst.

FRA VENSTRE: JAN HESSELLUND, ADM. DIREKTØR,
JENS WITTRUP WILLUMSEN, NÆSTFORMAND
OG MORTEN HANSEN, BESTYRELSESFORMAND.



Infrastruktur og sammenhæng

Billund Lufthavn er en del af Danmarks beredskab og det europæiske transportsystem.

Robusthed, kapacitet og redundans er ikke luksus – det er nødvendighed.

Derfor arbejder vi for at styrke forbindelserne til Ny Midtjysk Motorvej og den planlagte østlige tilslutning. Når forbindelserne bliver stærkere, bliver Danmark det også.

Airport City og Real Estate

I 2025 modnede vi projekterne i Airport City, sikrede de planmæssige rammer og styrkede vores Real Estate-plattform.

Målet er ikke at bygge mest – men at bygge rigtigt. Nye lejeindtægter skal skabe stabile, langsigtede pengestrømme og frigøre kapital til kerneforretningen. Det gør Billund Lufthavn mere robust – og skaber nye muligheder for vækst i regionen.

Menneskene bag

Resultater skabes af mennesker. I 2025 fastholdt vi fokus på social kapital, tydelige mål og ledelse tæt på hverdagen. Vi nedbragte fraværet, investerede i uddannelse og skabte en endnu mere rummelig arbejdsplads. På tværs af funktioner stod kolleger skulder ved skulder – i vinterkulden, i sommertravlheden, i hverdagen. Det kan mærkes i kvalitet, sikkerhed og service. En organisation er stærkest, når mennesker føler sig set, hørt og værdsat. Den kultur bygger vi videre på.

Vejen frem

Retningen ligger fast. Vi vil styrke indtjeningen og fastholde konsolideringen, så vi kan investere i det, der skaber varig værdi. Vi vil udbygge rutenetværket mod erhvervsknudepunkter og inbound-markeder, løfte luftfragten gennem effektiv kapacitet og sikre rammer for natlige operationer.

Vi vil accelerere digitalisering og automatisering, så det svære bliver

enkelt – og det enkle kører af sig selv. Vi vil holde tempoet i den grønne omstilling mod Net Zero 2030 og bruge vores platform til at drive e-SAF og PtX frem. Og vi vil udvikle Airport City og Real Estate trin for trin, så stabile indtægter giver frihed til at investere i kerneydelserne.

Tættere på

Billund Lufthavn er født af handlekraft og bygget af fællesskab.

I mere end 60 år har vi vist, at når Vestdanmark får adgang til verden, vinder både erhvervsliv, arbejdspladser og hele Danmark. 2025 gjorde os mere fokuserede, mere robuste og mere klar til næste skridt. Vi er tættere på virksomhederne, tættere på gæsterne – og tættere på verden.

Når vi løfter i flok, tænker langsigtet og handler ansvarligt, skaber vi noget, der holder – for Vestdanmark, for Danmark og for fremtiden.

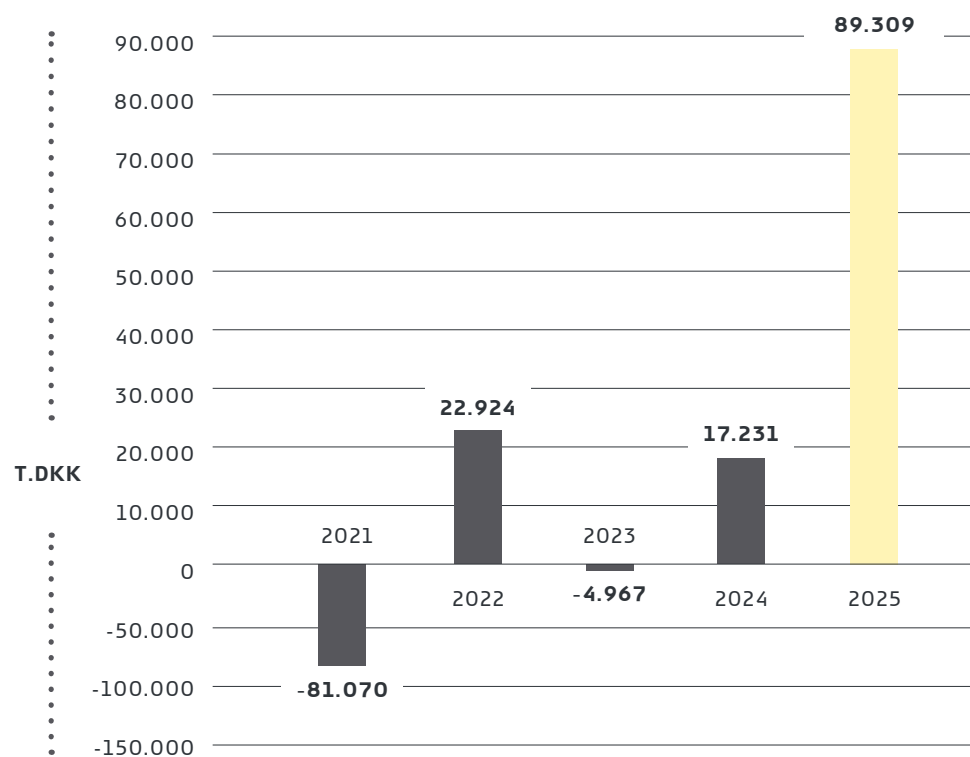
Jan Hesselund
Administrerende direktør

Jens Wittrup Willumsen
Næstformand

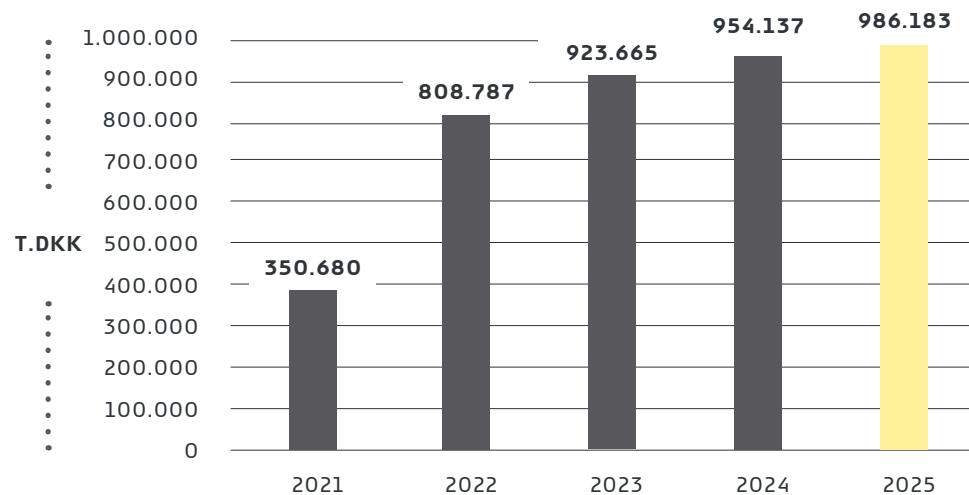
Morten Hansen
Bestyrelsesformand

Nøgletal

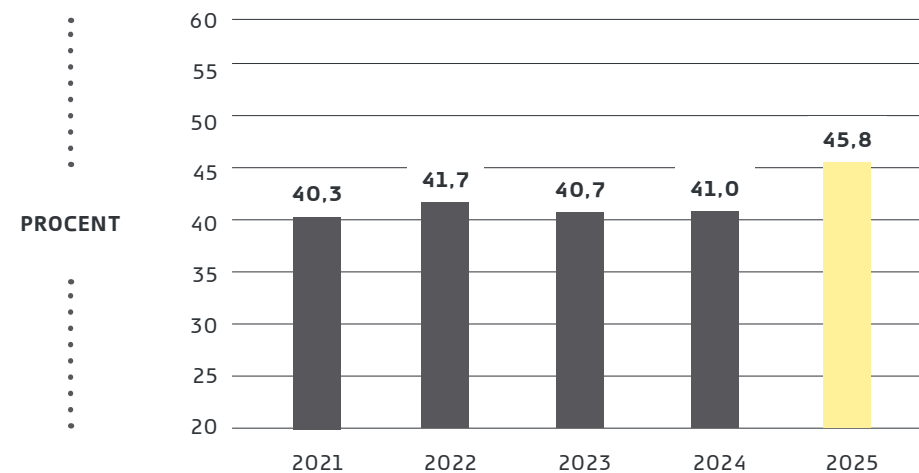
ÅRETS RESULTAT



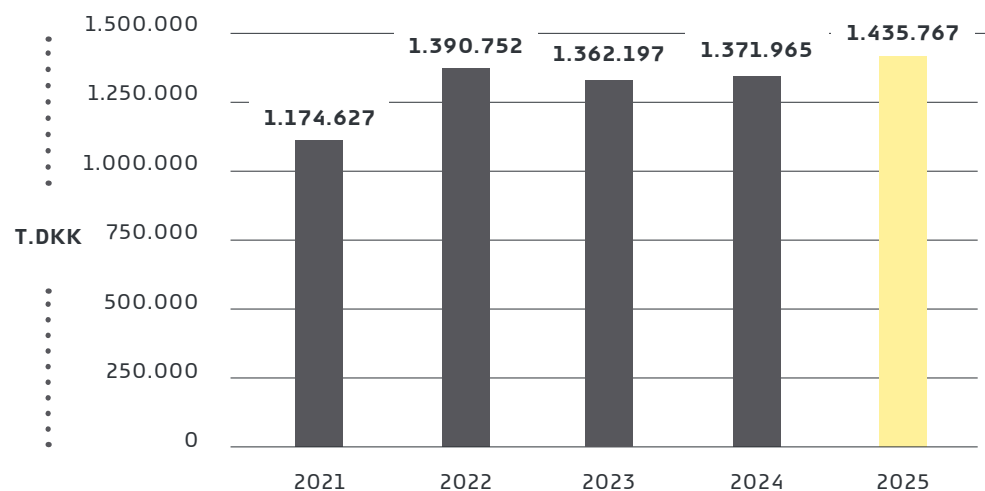
NETTOOMSÆTNING



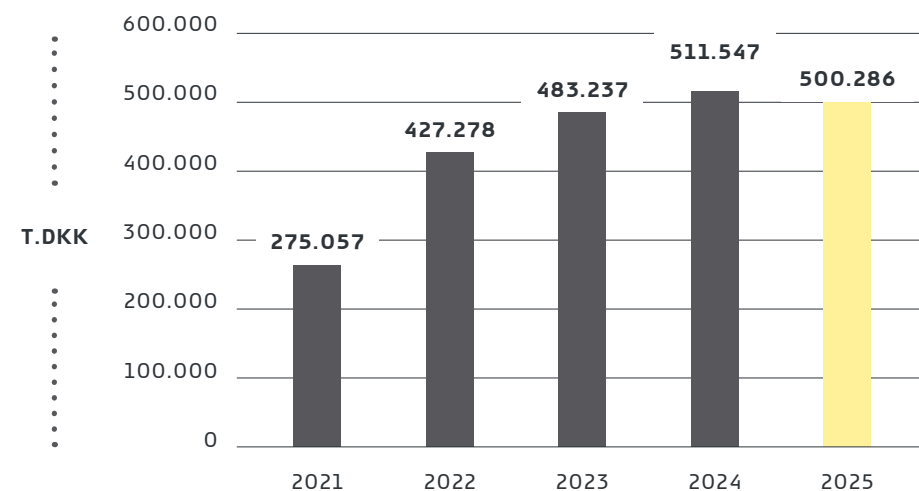
SOLIDITETSGRAD



BALANCESUM



PERSONALEOMKOSTNINGER



Bestyrelse

Bestyrelsen er sammensat af repræsentanter for de syv ejerkommuner samt fire medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer. Herudover er to bestyrelsesmedlemmer udpeget af generalforsamlingen. Sidstnævnte indgår i lufthavnens formandskab.



**DIREKTØR
MORTEN HANSEN**
FORMAND



**DIREKTØR
JENS WITTRUP
WILLUMSEN**
NÆSTFORMAND



**JENS EJNER
CHRISTENSEN**
BORGMESTER,
VEJLE



**MARTIN SIKÆR
KRISTENSEN**
2. VICEBORGMESTER,
VEJLE



STEPHANIE STORBANK
BORGMESTER,
BILLUND



JAKOB VILLE
BORGMESTER,
KOLDING



PETER SØRENSEN
BORGMESTER,
HORSENS



**CHRISTIAN
JØRGENSEN**
BYRÅDSMEDLEM,
FREDERICIA

MEDARBEJDERREPRÆSENTANTER



HENRIK VEST
SALGSASSISTENT



ROBERT MORTENSEN
TEKNIKER



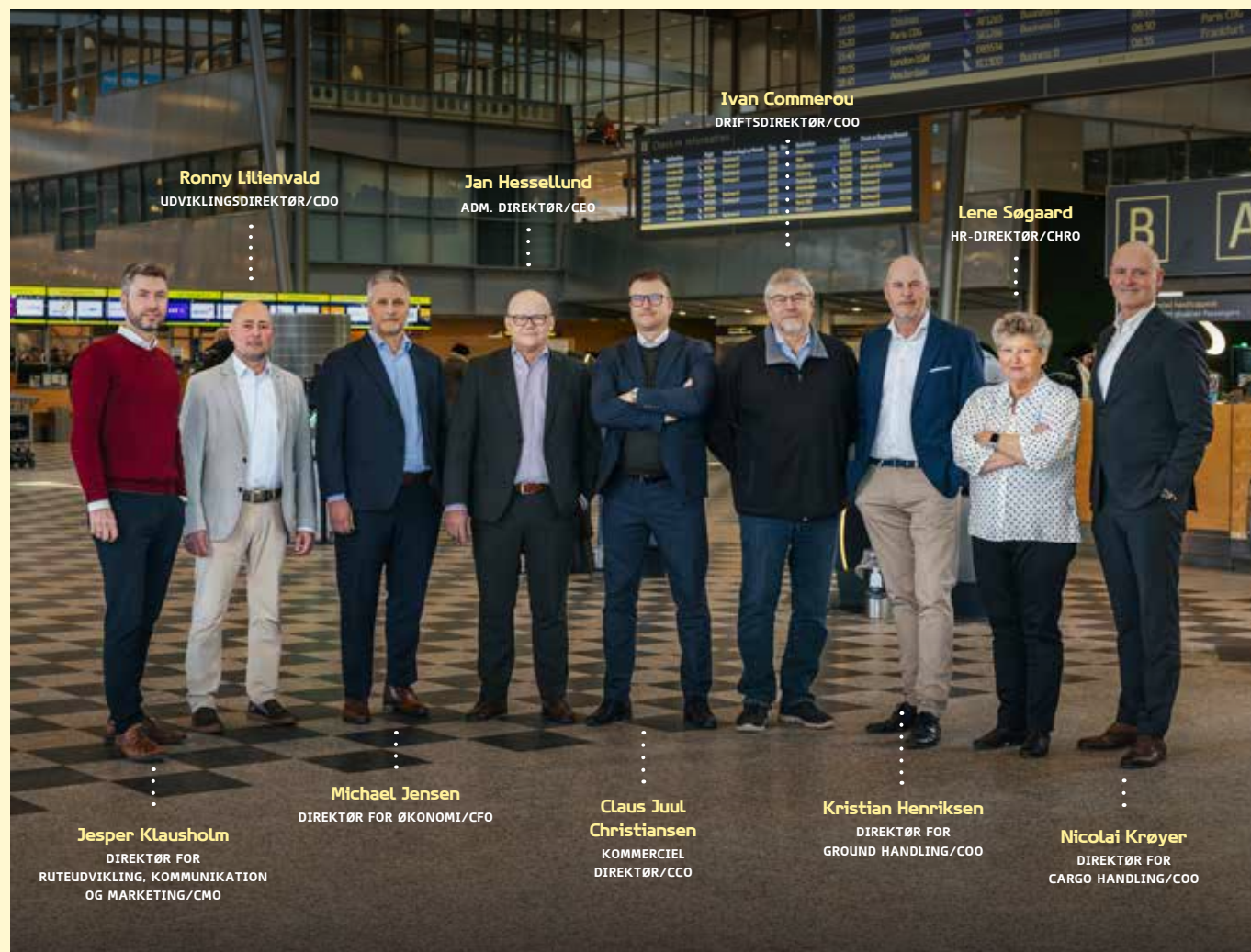
**HENRIK PUGGAARD
KRISTENSEN**
LOADMASTER



DANIEL SCHAKMANN
LOADMASTER

Ledelse

Ledelsen repræsenterer lufthavnens kerneaktiviteter og øvrige forretningsområder.



Billund Airport

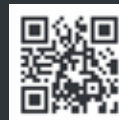
**TÆTTERE PÅ
VERDEN**



De bedste historier starter med en flybillet.
Billund Lufthavn er dit afsæt til hele verden.

Tættere på.

Scan og se Saras
rejse til Sri Lanka



FORRETNINGSMODELLEN

Billund Lufthavn en katalysator for vækst

Billund Lufthavns formål er at sikre adgang til og fra verden. Det gælder for forretningsrejsende, ferierejsende og for luftfragt. Effektiv adgang til markeder og kunder er af afgørende betydning for de mange virksomheder, der findes i Vestdanmark.

God international tilgængelighed bidrager til virksomhedernes indtjeningsmuligheder såvel som til deres produktivitet. For de ferierejsende bidrager de mange muligheder til at kunne vælge en rejse, der passer til den enkelte familie, og endelig er det for turisme i Danmark væsentligt, at der er gode flyforbindelser, så udenlandske turister har nem adgang.

Billund Lufthavn er samtidig en virksomhed, der understøtter vækst og udvikling gennem en sund økonomi og virksomhedsdrift. Billund Lufthavn er ejet af syv kommuner; Vejle, Kolding, Billund, Horsens, Fredericia, Hedensted og Ikast/Brande. Lufthavnen modtager ikke støtte fra ejerkommunerne, hverken i form af driftstilskud, anlægstilskud eller særlige garantier. Billund Lufthavn drives således

på helt almindelige markedsvilkår, hvor gode økonomiske resultater er forudsætningen for at kunne udvikle og drive en konkurrencedygtig lufthavn. Den samlede værdi, der skabes gennem den luftfartsrelaterede og ikke-luftfartsrelaterede forretning, er fundamentet for vores mulighed og evne til at investere i udviklingen af Billund Lufthavn og styrke Danmarks forbindelser til resten af verden.

Lufthavnens hovedformål er at bidrage til den regionaløkonomiske udvikling. Flere flyafgange, flere destinationer, flere turister og mere luftfragt bidrager på hver sin måde til at skabe vækst i Vestdanmark.

Anvendelsen af det økonomiske råderum går derfor til at skabe attraktive betingelser for såvel eksisterende som nye flyselskaber.

Forretningsmodellen hviler på, at der særligt er tre elementer, der er vigtige for flyselskaberne, når de skal fastholde og etablere ruter:

1. Konkurrencedygtige lufthavnsafgifter
2. Et solidt marked for forretnings- og ferierejsende, samt luftfragt
3. Teknisk udstyr og procedurer, der sikrer en sikker og stabil afvikling af flytrafik uanset vejrforhold

Lufthavnens indtjening baseres på, at flere passagerer betyder en stigning fra blandt andet de såkaldte ikke-aeronautiske aktiviteter, det vil sige butikker, restauranter, reklamer og parkering. Dertil kommer Real Estate indtægter fra udlejning af

bygninger og arealer, som befinder sig på lufthavnens områder.

Operationelle risici

Blandt Billund Lufthavns væsentlige risici er evnen til fortsat at kunne tiltrække og fastholde flyselskabskunder. En grundforudsætning for dette er et velfungerende lufthavnsanlæg og lige rammevilkår med andre lufthavne. Vi vægter driftssikkerhed meget højt. Et moderne anlæg omfatter mange teknologisk avancerede systemer, det gælder fx check-in systemer, security-kontrolsystemer, bagagesorteringsanlæg og anflyvningssystemer. Lufthavnen arbejder målrettet på at implementere kendt teknologi, der understøtter, at passagererne kan betjene sig selv.

Renterisici

Virksomheden har afdækket sine finansieringsrisici ved primært at optage realkreditlån med tilhørende renteswaps eller med fast rente i lånets løbetid. Således er ca. 76 procent af virksomhedens låneoptag dækket med fast rente eller ved renteswaps.

Forretningsmodel

AERONAUTISK FORRETNINGSOMRÅDE

OMSÆTNING DKK 526 MIO. I 2025



IKKE-AERONAUTISK FORRETNINGSOMRÅDE

OMSÆTNING DKK 460 MIO. I 2025



INVESTERING OG UDBYGNING

SAMLEDE INVESTERINGER I 2025 CA. DKK 43 MIO.



A ground marshal is seen from behind, wearing a high-visibility yellow and orange vest with the word "Marshal" on the back, a headset, and gloves. He is standing on an airfield with his hands raised in a signaling gesture. In the background, the large red tail fin of a commercial aircraft is visible.

Billund Lufthavn

Tættere på

Et år med nye muligheder

2025 blev et år med markante forandringer for passagertrafikken i Billund Lufthavn. Året begyndte med en forventning om stabil udvikling, men ændrede sig hurtigt mærkbart. Ryanair lukkede sin base i Billund og indstillede alle flyvninger ved udgangen af marts. Ifølge selskabet selv skyldtes beslutningen især den nye danske grønne passagerafgift.

Det fik stor betydning for trafikken og satte sit præg på året som helhed. Samtidig blev 2025 også et år, hvor nye muligheder tog form. Flere flyselskaber valgte at styrke deres tilstedeværelse i Billund. Norwegian og Wizz Air åbnede nye ruter og overtog en del af den kapacitet, der forsvandt. Det ændrede sammensætningen af trafikken og lagde grunden til et mere balanceret miks af flyselskaber.

Andre flyselskaber viste sig

Når et stort lavprisselskab forlader en lufthavn, mærkes det hurtigt og tydeligt. I maj rejste 263.771 passagerer gennem lufthavnen. Det var 30,9 procent færre end i maj året før. I maj 2024 stod Ryanair alene for omkring 120.000 passagerer, hvilket viser omfanget af den tabte volumen. Sommermånederne bekræftede billedet. I perioden juni til august 2025 havde Billund Lufthavn 950.852 passagerer. Året før var tallet 1.297.420, svarende til et fald på 26,7 procent. Konsekvensen var færre direkte afgang og lavere passagertal på flere klassiske ferieruter, især i højsæsonen.

Total set sluttede 2025 med en nedgang på 21,5 procent målt mod 2024. I alt rejste 3.058.981 fra Billund Lufthavn i 2025. Dermed blev den samlede nedgang mindre dramatisk

end først forudset i marts.

Udviklingen i Billund afspejlede en bredere tendens i luftfarten. Danske og internationale medier pegede i løbet af 2025 på, at nye afgifter, høje brændstofpriser og mangel på fly og personale fortsat pressede branchen. Flere selskaber prioriterede deres kapacitet skarpere og koncentrerede sig om færre lufthavne.

Midt i denne situation viste 2025 også en tydelig omstilling. Norwegian styrkede sin position i Billund og åbnede blandt andet en helårsrute til London Gatwick fra 30. juni, og annoncerede samtidig opstart af 10 nye ruter i løbet af sommeren 2026. Wizz Air bidrog ligeledes med nye destinationer og øget aktivitet. British Airways har ligeledes øget

antal afgang til London Heathrow med op til 12 ugentlige afgang og med flytning af ruten til den attraktive Terminal 5, som giver de rejsende de bedste vilkår for videre forbindelser ud i verden. Samtidig har blandt andet ruterne til Amsterdam med KLM, Lufthansa til Frankfurt og Paris med Air France haft et godt år med vækst over 10 procent.

Endelig og ikke mindst genoptog SAS daglige flyvninger mellem Billund og København. Dermed genopstod ruten efter en årelang pause.

At flere flyselskaber, på trods af manglede fly og kapacitet, hurtigt har øget deres tilstedeværelse i Billund Lufthavn, bekræfter vores billede af, det vestdanske marked er vigtigt og attraktivt for mange flyselskaber.

I 2025 IMPLEMENTEREDE BILLUND LUFTHAVN, SOM DEN FØRSTE LUFTHAVN I DANMARK, 3D-SCANNERE I SECURITY. FREMOVER MÅ HVER VÆSKEBEHOLDER INDEHOLDE OP TIL 2 LITER, OG ANTALLET AF BEHOLDERE ER IKKE LÆNGERE BEGRÆNSET. SAMTIDIG SKAL DE REJSENDE IKKE LÆNGERE TAGE PERSONLIGE EJENDELE OP AF HÅNDBAGAGEN.

DE NYE 3D-SCANNERE HAR FORBEDRET BÅDE OPLEVELSEN OG FLOWET, SÅ DE REJSENDE KOMMER NEMMERE IGENNEM SECURITY

I 2025 MODTOG OG SERVICE-REDE BILLUND LUFTHAVN ET STORT ANTAL POLITIKERE OG EMBEDSFOLK I FORBINDELSE MED DET DANSKE EU-FORMANDSKAB. PLANLÆGNING OG KOORDINERING FOREGIK I TÆT SAMARBEJDE MED FLERE DANSKE MINISTERIER.

Perspektiver for 2026

Vi går ind i 2026 med en klar forventning om at genvinde en stor del af den trafik, der gik tabt i 2025. Norwegians satsning spiller en central rolle. Selskabet har annonceret åbningen af 10 nye ruter fra Billund i foråret 2026. Det vil markant udvide antallet af direkte destinationer og styrke lufthavnens samlede tilgængelighed. Samtidig ser vi en fortsat interesse fra både eksisterende og nye flyselskaber, der vurderer Billund som et attraktivt knudepunkt i Vestdanmark. På den baggrund forventer vi en stigning i passagertallet på mellem 5 og 10 procent i 2026 målt mod 2025. Væksten vil ikke alene kunne mærkes i lufthavnen, men også i vores opland. Flere ruter og flere rejsende vil understøtte hoteller, oplevelser og attraktioner og styrke Billund som rejseknudepunkt for både ferie- og erhvervsrejser.



GÆSTER I LOUNGE

196.092



KUNDETILFREDSHED

4,6 UD AF 5,0

SAMME NIVEAU SOM I 2024



FLYSELSKABER TILFREDSHED

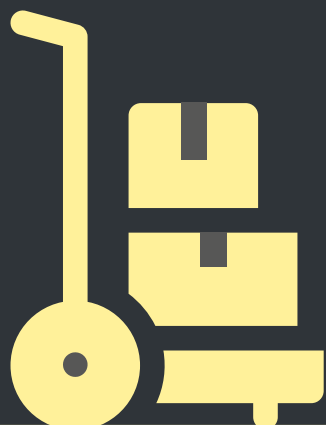
4,4 UD AF 5,0

FORBEDRET MED 0,3 IFT. 2024

Stabil drift og mere luftfragt på vinger

I 2025 var der fortsat høj aktivitet inden for luftfragt i Billund Lufthavn. Året var præget af global usikkerhed omkring samhandel og regulering, men dette fik ikke væsentlig indvirkning på lufthavnens samlede fragtforretning.

De forventede volumener blev realiseret, og driften var stabil gennem hele året. En stigende andel af trafikken bestod af ruter, der både starter og slutter i Billund, hvilket har bidraget til en mere robust og forudsigelig forretning.





Årets målsætning blev indfriet

Den samlede håndterede mængde luftfragt udgjorde knap 87.000 tons og levede op til årets målsætninger og forventninger. Sammensætningen af godset udviklede sig i en mere balanceret retning med øget import. Import udgjorde knap en tredjedel af de samlede mængder, mens eksport fortsat udgjorde hovedparten.

Arbejdet med at øge andelen af luftfragt på vinger gav yderligere fremgang i 2025. Mere end 50 procent af de håndterede mængder blev fløjet direkte ind og ud af Billund Lufthavn. Håndteringen af griseeksport blev genoptaget, og afskibningerne blev gennemført effektivt og med høj kvalitet. Dette bidrog til både øget

kundetilfredshed og en mere effektiv udnyttelse af den eksisterende kapacitet hos lufthavnens kunder og samarbejdspartnere. Udviklingen understøttes af en stigende medarbejdertrivsel, dokumenteret gennem virksomhedens måling af social kapital.

Udvikling og implementering af e-commerce-løsninger bidrog væsentligt til væksten i importmængderne. I tæt samarbejde med Logistic Service Billund Airport og Toldstyrelsen blev der etableret processer, som sikrer effektiv håndtering og overholdelse af gældende kontrolkrav. Samarbejdet har styrket det samlede flow og reduceret kompleksiteten i den daglige drift.

Nye faciliteter styrker potentialet

I løbet af året blev der indgået flere strategisk vigtige aftaler med eksterne partnere. Disse aftaler forventes at styrke Billund Lufthavns position som luftfragthub i de kommende år. Billund Lufthavn og HT Transport underskrev i 2025 en letter of intent om at investere 80 mio. kr. i et nyt anlæg til luftfragt og logistik i Billund. Byggeriet igangsættes i 2026 og omfatter blandt andet en cross-docking-terminal, langgodshal, sikret lager og administrationsfaciliteter på i alt ca. 9.000 m².

Byggeriet opføres i forlængelse af Billund Lufthavns eksisterende bygninger til luftfragt i Billund lufthavn og vil danne rammen for HT Transports fremtidige base i

Billund. Projektet indgår i Billund Lufthavns Airport City-strategi, hvor lufthavnen udvikler arealer og faciliteter omkring sig med fokus på at tiltrække virksomheder og skabe arbejdspladser.

Som en del af den samlede udvikling omkring "Airport City" er, den lokale forbindelsesvej, Hedevej blevet omlagt og udvidet med ny linjeføring, bredere vej og hævnning for at begrænse vandansamlinger. Vejen er samtidig åbnet for gennemkørsel, og ruten Grindstedvej → Hedevej → Firhøjevej bliver dermed en mere direkte adgang for lastbiltrafik til området. Det betyder også en reduktion i tung trafik i og omkring Billund by, herunder i områderne ved Legoland og Lalandia.

DEN SAMLEDE UDVIKLING FOR LUFTFRAGT I 2025 ENDTE SOM FORVENTET VED ÅRETS START. I 2025 VAR LUFTFRAGTMARKEDET FOR REGIONALE LUFTHAVNE PRÆGET AF STABILISERING OG KONSOLIDERING, MEN MED HÅRD KONKURRENCE FRA STØRRE HUBS OG FORTSAT PRES PÅ PRISER OG KAPACITET.

Perspektiver for 2026

For 2026 forventes fragtvolumenerne at udvikle sig fra stabile til svagt stigende. Flere igangværende projekter og dialoger med cargo-selskaber kan understøtte denne udvikling, mens eksterne markedsforhold fortsat kan påvirke efterspørgslen. Fokus vil være på at fastholde høj kvalitet, effektiv drift og organisatorisk fleksibilitet. Samtidig prioriteres en robust økonomi og en balanceret håndtering af stigende myndighedskrav, så Billund Lufthavn fortsat fremstår som en attraktiv og pålidelig partner inden for luftfragt.



86.456

Fragtfordelingen

FRAGT I ALT 2025

86.456
TONS

IMPORT

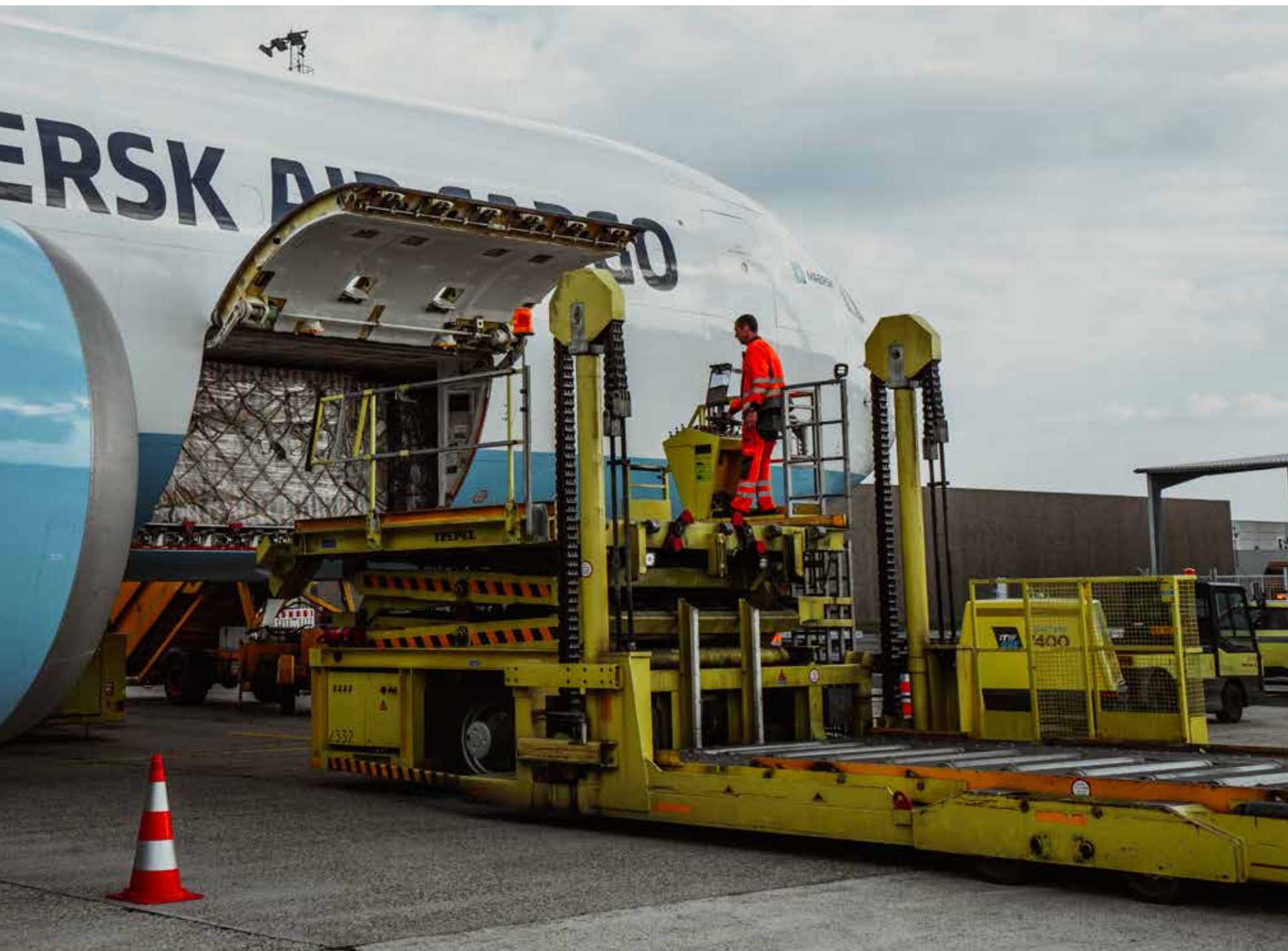
27.550
TONS

EKSPORT

58.906
TONS

ANDEL AF FRAGT PÅ FLY

52%



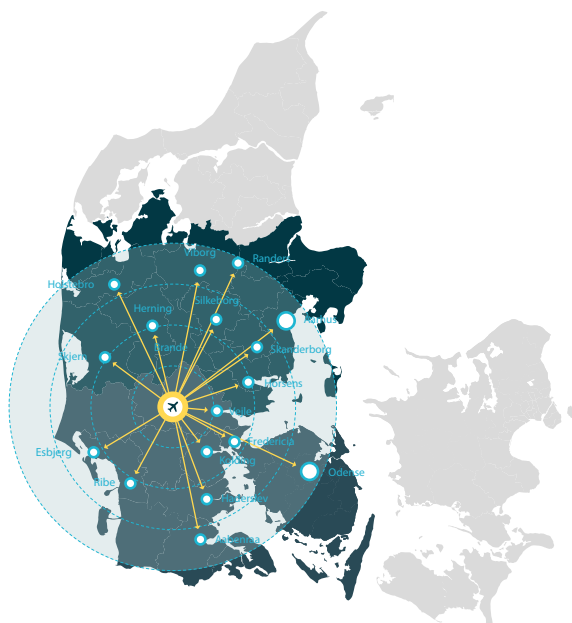
Nyt byggeri understøtter udvikling af Airport City

Billund Lufthavn har i 2025 fortsat udviklingen af lufthavnens arealer både nord og syd for landings- og startbanen. Dette arbejde sker under strategien "Airport City", som er en central del af lufthavnens vision frem mod 2040.



"AIRPORT CITY" REFERERER TIL EN TÆTTERE INTEGRATION MELLEM LUFTHAVNEN OG DENS OMGIVELSER MED HENBLIK PÅ AT UDNYTTE TRAFIKKEN TIL OG FRA LUFTHAVNEN. AMBITIONEN ER AT FREMME ERHVERVSLIV, SERVICEYDELSER OG ARBEJDSPLADSER, DER ENTEN DIREKTE ELLER INDIREKTE UNDERSTØTTER LUFTFARTSRELATEREDE AKTIVITETER.

Aerotropolis og Airport City



Vestdanmark
Det innovative Produktionsdanmark
BNP 39% (Kilde: Damvad)

Udvikling af ejendomme

Ejendomsudvikling spiller en central rolle i Airport City-strategien og er et prioriteret forretningsområde for Billund Lufthavn. Som led i strategien arbejdes der intensivt på den strategiske masterplan, som skal danne grundlag for de fremtidige anvendelser af arealerne omkring lufthavnen. En masterplan, der skal understøtte etableringen af erhvervsliv i og omkring lufthavnen.

Samtidig med masterplanarbejdet, er der fokus på at udvikle og prioritere de enkelte projekter for at sikre realiseringen af strategien.

For at styrke udviklingen af cargoflyvninger og tilknyttet forretning har vi et særligt fokus på lager og logistik. Vi vil forbedre Billund Lufthavns position på luftfragtområdet ved at have opdaterede kølefaciliteter og simple processer med korte afstande mellem fly- og vejtransport.

Billund Lufthavn har underskrevet et letter of intent om stiftelse af et fælles selskab, som har til formål at opføre og udleje en cross-docking terminal med tilhørende administration og cargohåndterings-arealer på i alt ca. 9.000 m², til en opførelsessum på ca. 80 MDKK.

Byggeriet forventes påbegyndt inden sommeren 2026, og terminalen

forventes at blive klar til ibrugtagning inden sommeren 2027. Både Billund Lufthavn og HT Transport & Spedition bliver lejere og vil hermed opnå væsentlige synergier i relation til processerne omkring håndtering af cargo, som flyves og truckes til og fra lufthavnen.

Opførelsen bliver det første projekt i Billund Airport City, som understøtter Billund Lufthavns Real Estate strategi, og som har til formål at styrke robustheden i forretningen og understøtte erhvervsudviklingen lokalt og regionalt. En udvikling der forventes at tage fart her efter det første projekt.

Frem mod 2030 vil en væsentlig indsats være at skabe værdi gennem lejeindtægter fra eksisterende og nye lejere. Dette kræver en tæt kobling mellem projekter, kommuneplaner og lokalplaner. Målet er både at styrke de aeronautiske indtægter og etablere nye indtægtskilder.

Infrastruktur som forudsætning

Udbygning af infrastrukturen er en grundlæggende forudsætning for udviklingen i og omkring Billund Lufthavn. Etableringen af Ny Midtjysk Motorvej fra Give til Billund er afgørende i denne sammenhæng.

Lufthavnen arbejder for at sikre, at motorvejens vejføring giver adgang

via to indfaldsveje på Lufthavnsvej (rute 28). Den planlagte østlige tilslutning, som forventes etableret i forbindelse med motorvejsetapen Give-Billund Vest, vil understøtte udviklingen af både passagerservices og lejeindtægter.

Samarbejdet med Vejle Kommune og Billund Kommune har til formål at sikre, at områder både nord og sydøst for lufthavnen kan anvendes som nye erhvervsområder frem mod 2030 ved at sikre nemme adgange til det overordnede vejnet. Samarbejdet har allerede medført omfattende opgraderinger af forbindelsesveje til og fra cargoområdet, så den tunge trafik kan afvikles hurtigere og ledes udenom turist- og boligområder i Billund.

Området sydvest for lufthavnen forventes også udviklet i perioden, hvilket åbner muligheder for turisme-relaterede aktiviteter tæt på Legoland og Lalandia.

Risici og udfordringer

Manglende godkendelser og ændrede prioriteringer i forbindelse med infrastrukturprojekter og lokalplaner udgør de største risici for realiseringen af visionen om Airport City. For at imødegå disse udfordringer vil lufthavnen fortsat arbejde tæt sammen med relevante myndigheder og interessenter.



ESG



ESG i Billund Lufthavn

Vi tror på, at arbejdet med bæredygtighed er afgørende for Billund Lufthavns fortsatte udvikling og langsigtede succes. Vi ser det som en forudsætning for, at luftfarten har gode betingelser i fremtiden, og at vi kan være en attraktiv arbejdsplads, hvor vores medarbejdere trives. Derfor har ESG (Environment, Social, Governance), igennem en længere årrække, været en hjørnesteen i vores strategi. Vores fokus på at indarbejde bæredygtighed i alle strateginiveauer intensiveres yderligere i den forestående strategiperiode frem mod 2030.

2025 har været et begivenhedsrigt år, hvad angår ESG-rapportering. Med udsigt til at blive omfattet af nye krav til rapportering under Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) blev årets første måneder brugt på at færdiggøre vores dobbelt væsentlighedsanalyse,

der har til formål at undersøge, hvilke bæredygtighedstemaer der for os er væsentlige at arbejde målrettet efter og rapportere om.

Med omnibus-forslaget om blandt andet udskydelse af direktivet ændrede udsigterne sig. Som virksomhed i regnskabsklasse C stor er vi fortsat forpligtet til at rapportere på væsentlige bæredygtighedstemaer i overensstemmelse med den lovpligtige redegørelse for samfundsansvar. På trods af dette ønsker vi fortsat at bruge den indsigt om vores indvirkninger, risici og muligheder, som arbejdet med dobbelt væsentlighedsanalysen har affødt, til at styrke vores ESG-rapportering. Vi har derfor i denne beretning hentet inspiration fra de rapporteringstendenser for format og oplysningskrav, der viser sig på tværs af CSRD og den frivillige VSME-standard. Dette skal skabe øget transparens om vores

bæredygtighedsindsats. Samtidig tror vi på, at det kan bidrage til at styrke vores markedsposition og sikre varige, tillidsfulde relationer til kunder og samarbejdspartnere såvel som det omkringliggende samfund.

Strukturen for ESG-afsnittet er tredelt. Indledningsvist redegør vi for vores klima- og miljømæssige påvirkninger med et særligt fokus på vores 'Zero Emission Airport 2030'-vision og vores arbejde for en mere cirkulær økonomi. Efterfølgende beskriver vi vores indsats for trivsel, diversitet og arbejdsmiljø blandt vores medarbejdere, og afslutningsvist retter vi fokus på vores arbejde for en ansvarlig virksomhedsledelse og varetagelse af de interesser og hensyn, der findes i den samfunds-kontrakt, som vi tager del i, når vi driver lufthavn.





I Billund Lufthavn anerkender vi det tiltagende behov for at modvirke klimaforandringer, og vi oplever allerede prøver på det nye vejrbillede, der stiller krav til, hvordan vi i vores drift og udvikling gør os robuste for et forandrende klima.

Luftfart bidrager til udviklingen og er som industri ansvarlig for 2-3% af de globale udledninger af drivhusgasser*. Derfor forstår vi, at vi som lufthavn har et ansvar for at tage del i og accelerere en bæredygtig udvikling og engagere vores kunder, leverandører og øvrige samarbejdspartnere i en fælles indsats.

* Kilde: ICAO

Klima (E)

For at muliggøre det, skal vi ikke alene fortsætte den grønne omstilling; vi skal på mange områder fremskynde den. Til at guide os er vores langsigtede ambition og mål at være en Zero Emission Airport i 2030.

Det er en markant udfordring, og samtidig en stor mulighed i bestræbelserne på at sikre en mere bæredygtig og robust udvikling af driften af lufthavnen og i hele værdikæden, som findes såvel på som udenfor lufthavnens arealer.

Vi har forpligtiget os til at være Zero Emission Airport i 2030. Det betyder en 90 procents CO₂-reduktion for scope 1 og 2 i forhold til vores baseline i 2019.

Af de fire FN Verdensmål, som vi arbejder direkte med, retter de tre sig mod miljø og klima. Verdensmål 7: Bæredygtig Energi, Verdensmål 9: Industri, innovation og infrastruktur, Verdensmål 12: Ansvarligt forbrug og produktion.



De tre verdensmål bruges som rettesnor til at understøtte arbejdet med at sikre adgang til pålidelig bæredygtig moderne energi til en overkommelig pris. At infrastrukturen påvirker lufthavnens direkte og indirekte klimaaftryk i en nedadgående retning. Derudover arbejder vi for at sikre bæredygtigt forbrug og produktionsformer.

Billund Lufthavns Klima- og miljøpolitik kan findes på www.bll.dk

Vores klimaindsats tager udgangspunkt i vores 'Zero Emission Airport 2030'-vision. Det har vi forpligtet os til hos ACI Europe, og det betyder, at vi vil reducere udledning af drivhusgasser for de kilder, som er under vores egen kontrol (scope 1 og 2) med mindst 90% i 2030 i forhold til niveauet for 2019. Den tilbageværende udledning, som ikke kan reduceres, vil blive håndteret gennem verificerede projekter til kulstoflagring eller fortrængning af kulstof fra atmosfæren.

Til at understøtte klimaindsatsen har vi udarbejdet et roadmap, som klarlægger de arbejdsplaner og tilhørende reduktionstiltag, der skal bane vejen for, at vi indfrier vores 'Zero Emission Airport 2030'-vision. Status for 2025 er, at vi har reduceret vores udledning af drivhusgasser under egen kontrol med 87,6% i forhold til niveauet for 2019. Reduktionerne er leveret gennem en løbende elektrificering af transporten og ved at sikre, at hele vores elforbrug er dækket af certifikater for vedvarende energi. Dog undersøges mulighederne for i større grad at indarbejde principper for

additionalitet og nærhed i fremtidens elforsyning i lufthavnen.

De største kilder til udledning af drivhusgasser findes dog i vores værdikæde. Det er derfor afgørende for den langsigtede omstilling af både lufthavnen og den bredere luftfartsbranche, at vi engagerer os i samarbejde på tværs af værdikæden og inviterer til dialog om, hvordan vi og vores samarbejdspartnere kan understøtte hinanden i en fælles reduktionsindsats. 2025 er første år, hvor vi har kortlagt udledningen af drivhusgasser fra vores værdikæde (scope 3).

Med afsæt i denne kortlægning vil vi i 2026 identificere reduktionspotentialer og udarbejde en handlingsplan for et mere bæredygtigt værdikædesamarbejde.

Det kræver inddragelse af alle vores forretningsområder og stiller nye krav til den enkelte medarbejder. Derfor vil vi sideløbende styrke den interne ESG-træning og arbejde for at skabe en fælles forståelse af, hvordan alle kan bidrage til en mere bæredygtig forandring – både i måden arbejdsopgaver løses på og i det grundlag, beslutninger træffes på.



	Enhed	2025
SAMLET ENERGIFORBRUG FRA VEDVARENDE KILDER	MWh	14.640,22
Vedvarende energikilder, heriblandt biomasse og biobrændstoffer	MWh	587,77
Indkøbt elektricitet og varme fra vedvarende kilder	MWh	14.052,45
Andel af samlet energiforbrug fra vedvarende kilder	%	86,64
SAMLET ENERGIFORBRUG FRA FOSSILE KILDER	MWh	2.257,78
Råolie og olieprodukter	MWh	1.669,31
Naturgas	MWh	155,22
Indkøbt elektricitet og varme fra fossile kilder	MWh	433,25
Andel af samlet energiforbrug fra fossile kilder	%	13,36
Samlet energiforbrug	MWh	16.898,00
Energiintensitet	MWh/Mio. DKK	17,13



SCOPE

1

DIREKTE EMISSIONER

ALLE DIREKTE EMISSIONER FRA KILDER DER EJES ELLER KONTROLLERES AF VIRKSOMHEDEN, HERUNDER BILER OG ANDRE KØRETØJER SAMT ANLÆG TIL LOKAL VARME- OG ENERGIPRODUKTION. DET KAN F. EKS. VÆRE GAS OG OLIE TIL OPVARMNING ELLER PROCES



SCOPE

2

INDIREKTE EMISSIONER

INDIREKTE EMISSIONER FRA ELEKTRICITET ELLER FJERNVARME BRUGT I VIRKSOMHEDEN.



SCOPE

3

ANDRE INDIREKTE EMISSIONER

ANDRE INDIREKTE EMISSIONER FRA VIRKSOMHEDENS AKTIVITETER, DER OPSTÅR FRA KILDER, SOM VIRKSOMHEDEN IKKE SELV EJER ELLER KAN KONTROLLERE.

DETTE INKLUDERER EMISSIONER RELATERET TIL HELE VÆRDIKÆDEN - BÅDE "UPSTREAM", HERUNDER EMISSIONER RELATERET TIL LEVERANDØRKÆDEN, OG "DOWNSTREAM", HERUNDER EMISSIONER FORBUNDET MED ANVENDELSE OG BORTSKAFFELSE AF PRODUKTER.

GREENHOUSE GAS PROTOCOL (GHG)

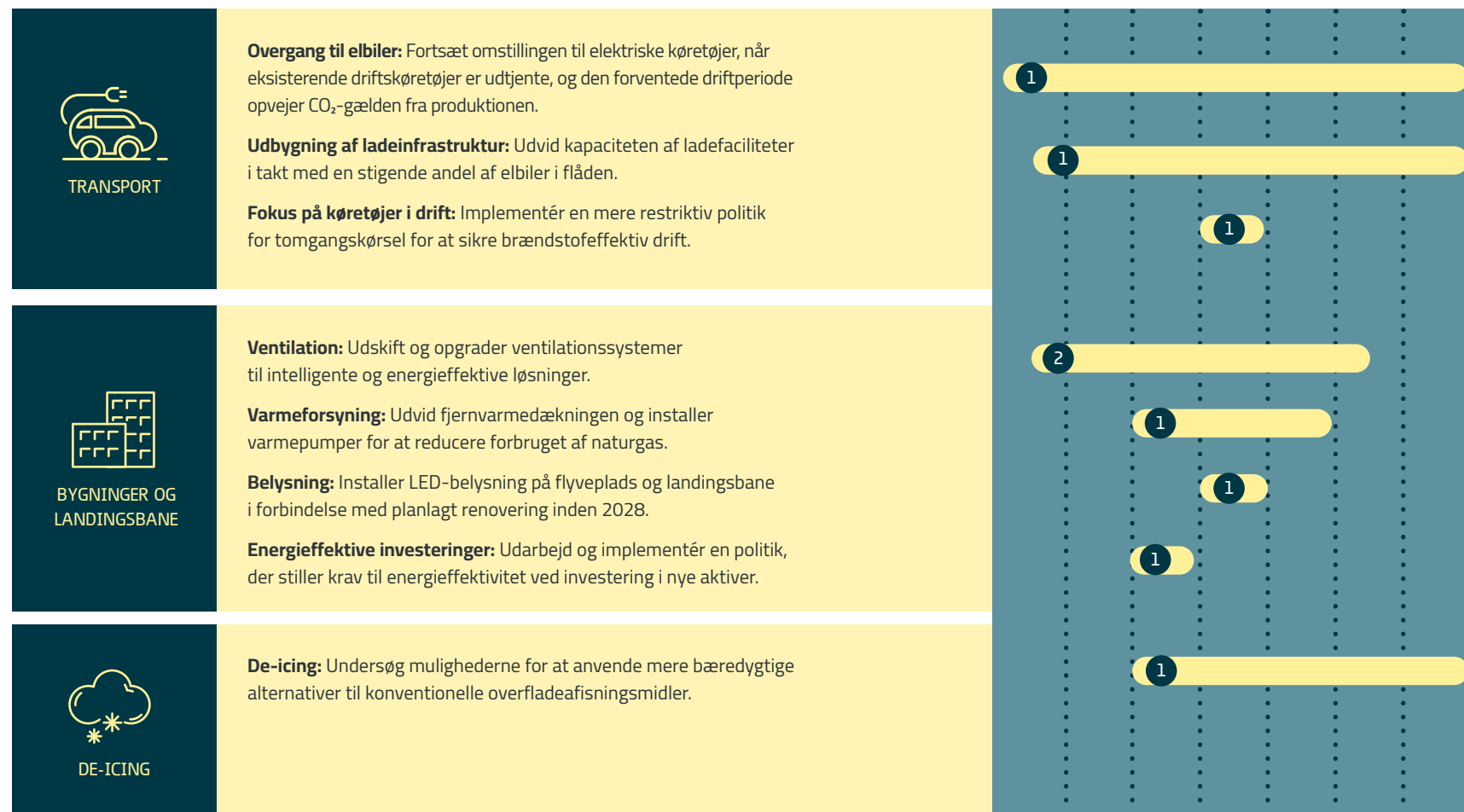
GHG protokollen er en international anerkendt standard for opgørelse og rapportering af CO₂e-emissioner. GHG protokollen har tre fokusområder (scopes). Der arbejdes med tre scopes for udregning af virksomhedens CO₂e-udledning.

Der skelnes mellem den direkte CO₂e-emission, som den enkelte virksomhed udleder fra virksomhedens egne lokaliteter og maskiner – kaldes **Scope 1**.

De indirekte CO₂e-emissioner forbundet med produktionen af den energi, virksomheden køber – kaldes **Scope 2**.

De indirekte CO₂e-emissioner forbundet med den værdikæde, som virksomheden indgår i – kaldes **Scope 3**.

Klimahandlingsplan



SCOPE NO. 1 SCOPE NO. 2 SCOPE NO. 3



CIRKULÆR
ØKONOMI

Affaldsreduktion: Reducér det samlede affald med 5 % årligt og arbejd mod et lukket kredsløbssystem, hvor ressourcer bevares på deres højeste nytteværdi (reparation, genbrug og genanvendelse).

Cirkularitet i byggeri: Integrér cirkularitet som en central faktor ved opførelse af nye bygninger – både i materialevalg og ved planlægning af end-of-life scenarier.



FLYSELSKABER

Samarbejde om bæredygtige brændstoffer: Fortsæt dialogen med flyselskaber og innovationsklynger for at accelerere udvikling og implementering af bæredygtige flybrændstoffer.

Miljøkrav til motorer: Undersøg muligheden for at indføre krav til motorers miljøpræstation.

Optimering af operationer: Undersøg mulighederne for alternative procedurer for at reducere emissioner i forbindelse med flyenes landings- og startcyklus (op til 3.000 fod)

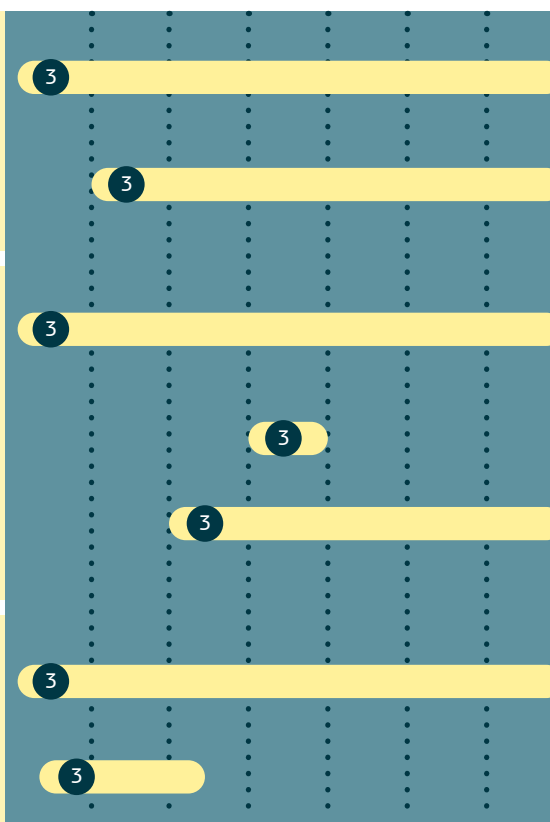


PASSAGERER

Offentlig transport: Indgå i dialog med myndighederne for at forbedre infrastrukturen til kollektiv transport, så det bliver et mere attraktivt valg for passagerer og medarbejdere.

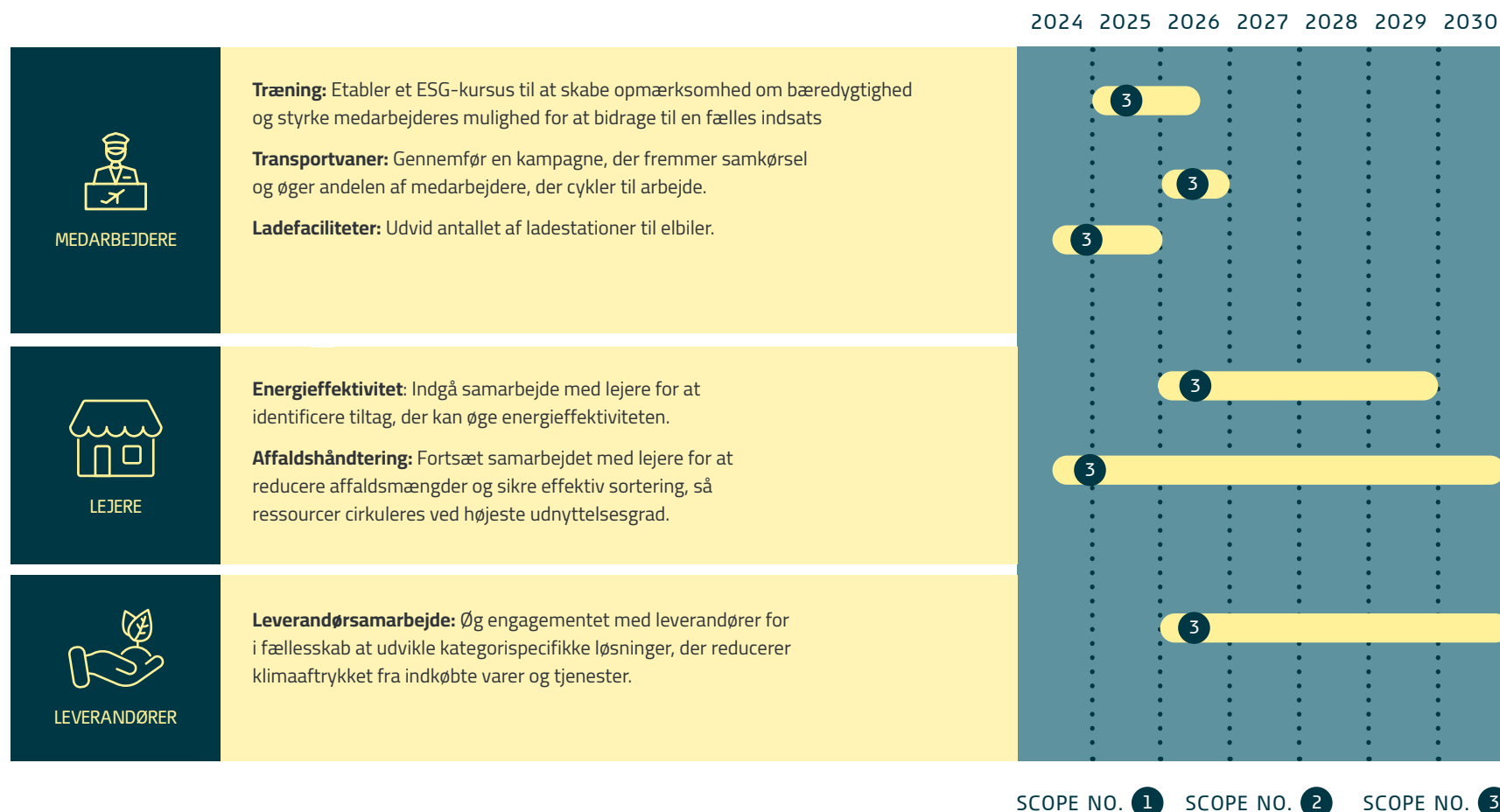
Ladefaciliteter: Udvid antallet af ladestationer til elbiler.

2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030



SCOPE NO. 1 SCOPE NO. 2 SCOPE NO. 3

Klimahandlingsplan



Airport Carbon Accreditation

Billund Lufthavn har tilsluttet sig det globale bæredygtighedsprogram for lufthavne, Airport Carbon Accreditation (ACA). Vi bruger programmet som kvalitetssikring, når vores klimaregnskab og handlingsplaner løbende verificeres hos tredjepart. Samtidig bruger vi det til at vejlede det videre arbejde og sikre fremskridt mod vores 'Zero Emission Airport 2030'-vision. Status er, at vi er blevet akkrediteret på Level 2. Vi arbejder målrettet efter at stige mod højere akkrediteringsniveauer, og derfor har vi en målsætning om at være på Level 3+ i 2027 og 4+ i 2030.



Klimakompensation

I 2025 har vi klimakompenseret for vores restudledning på 883 ton CO₂e i et solcelleprojekt i Indien. Denne mængde dækker vores restudledning for scope 1 og 2 samt vores forretningsrejser. Projektet er verificeret af Gold Standard, der bidrager til øget transparens i markedet for CO₂-kreditter. Vi

arbejder først og fremmest mod at levere egentlige reduktioner, og derfor forventes omfanget af CO₂-kreditter at falde, så der med tiden kun er restudledningen tilbage for de operationer, der ikke kan dekarboniseres. Billund Lufthavn ønsker med denne praksis ikke at gøre status af CO₂-neutralitet.

Klimaregnskab

	Enhed	2025	2024	2023	2022	2021
Scope 1	tCO ₂ e	601,40	851,00	817,20	624,80	560,50
Scope 2 (lokationsbaseret)*	tCO ₂ e	781,80	930,70	1.176,80	1.196,90	1.592,80
Scope 2 (markedsbaseret)	tCO ₂ e	199,00	151,70	1.768,50	3.463,10	3.412,80
Scope 1 + 2 (lokationsbaseret)	tCO ₂ e	1.383,20	1.781,70	1.994,00	1.821,70	2.153,30
Scope 1 + 2 (markedsbaseret)	tCO ₂ e	800,40	1002,70	2.585,60	4.087,90	3.973,30
Scope 3	tCO ₂ e	341.336,70				
C3 - Brændstof- og energirelaterede aktiviteter	tCO ₂ e	673,30	-	-	-	-
C5 - Affald	tCO ₂ e	186,80	-	-	-	-
C6 - Forretningsrejser	tCO ₂ e	82,10	-	-	-	-
C7 - Medarbejdertransport	tCO ₂ e	1.618,50	-	-	-	-
C11 - Brug af solgte produkter	tCO ₂ e	338.503,00	-	-	-	-
C13 - Nedstrøms-leasede aktiviteter	tCO ₂ e	273,00	-	-	-	-

Det el-, varme- og gasforbrug, der faktureres til lejere i Billund Lufthavn, har tidligere været medregnet i lufthavnens egne udledninger. Som følge af ændret regnskabspraksis, hvor lejeres forbrug i 2025 rapporteres adskilt under 'C13 - Nedstrøms-leasede aktiviteter', er sammenligningsårene korrigeret, så lejeres forbrug er fratrasket på tilsvarende vis for at øge sammenligneligheden. Derudover er udledningen fra kølemidler tilføjet til klimaregnskabet, både for 2025 og sammenligningsårene. Disse ændringer er ligeledes korrigeret i baselineåret (2019).



Klimaregnskab

	Enhed	2025	2024	2023	2022	2021
Scope 3						
Total CO₂e-udledning (lokationsbaseret)	tCO₂e	342.719,9	-	-	-	-
CO ₂ e-udledning pr. traffic unit (lokationsbaseret)	Kg CO ₂ e/TU	87,3	-	-	-	-
CO ₂ e-intensitet (lokationsbaseret)	tCO ₂ e/Mio, DKK	347,5	-	-	-	-
Total CO₂e-udledning (markedsbaseret)	tCO₂e	342.137,1	-	-	-	-
CO ₂ e-udledning pr. traffic unit (markedsbaseret)	Kg CO ₂ e/TU	87,2	-	-	-	-
CO ₂ e-intensitet (markedsbaseret)	tCO ₂ e/Mio, DKK	346,9	-	-	-	-
CO ₂ e-kompensation	tCO ₂ e	883	-	-	-	-
Biogen CO ₂ (scope 1 og 2)	tCO ₂ e	163,6	-	-	-	-
Biogen CO ₂ (scope 3)	tCO ₂ e	6.499,5	-	-	-	-





PtX-partnerskaber

Billund Lufthavn deltager i partnerskaber, som understøtter udviklingen i teknologier og løsninger, der fremmer grøn omstilling. Billund Lufthavn anerkender, at klimaforandringerne ikke kan håndteres alene. Vi vil derfor opsøge partnerskaber og gå i dialog med samarbejdspartnere i værdikæden for at skabe de bedste forudsætninger for en fælles omstilling af luftfartsektoren.



TEA arbejder med at synliggøre Trekantområdets ideelle energiinfrastruktur, der involverer hele værdikæden. TEA vil skabe et Nordeuropæisk kraftcenter for produktion af grøn og bæredygtig energi til husholdninger, transport og industri.



I erhvervsfyrtårnet Sydjylland bidrager hele værdikæden til udviklingen af det sydjyske fyrtårn inden for grøn energi og sektorkobling. Billund Lufthavn er med for at præge udviklingen af mere grønt brændstof til fly.

Affald (E)

Billund Lufthavn vil arbejde for at forebygge affaldsproduktion fra passagerer, fragt og øvrige aktiviteter. Billund Lufthavn vil styrke den cirkulære tankegang og bruge dens principper som rettesnor for et ansvarligt ressourceforbrug. Vi vil arbejde for at levetidsforlænge og genbruge materiel og materialer i videst muligt omfang og øge genanvendeligheden af vores affaldsproduktion.

Billund Lufthavn vil følge markedet og indtænke bæredygtighed i indkøb og udbud på en måde, der er markedskonform, så vi skaber de bedste

forudsætninger for at øge genanvendeligheden af varer og emballage.

Ovenstående skal bane vejen for vores målsætning om, at mindst 70% af Billund Lufthavns affaldsproduktion i 2030 forberedes til genbrug eller bliver genanvendt.

Billund Lufthavn tager principper for cirkulær økonomi i betragtning, når der planlægges bygge- og anlægsprojekter, så materialevalg og konstruktion dels sikrer langlevetid, dels gør det muligt ved nedrivning at genbruge og genanvende byggematerialer.





Affaldsstatistik

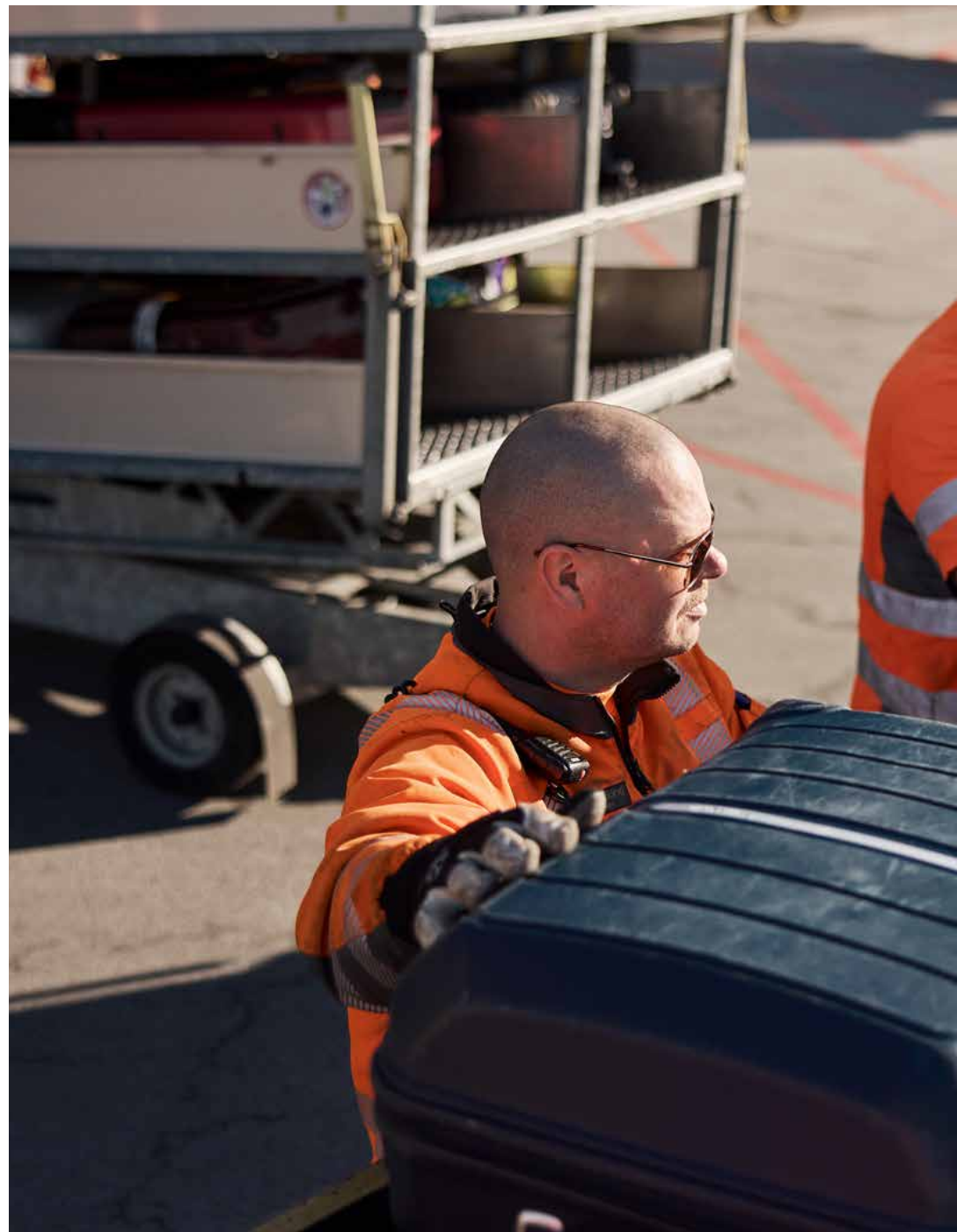
	Enhed	2025
IKKE-FARLIGT AFFALD	Kg	808.269
Undgået bortskaffelse	Kg	480.628
Forberedelse til genbrug	Kg	0
Genanvendelse	Kg	480.628
Anden materialenyttiggørelse	Kg	0
Sendt til bortskaffelse	Kg	327.641
Forbrænding	Kg	326.827
Deponi	Kg	814
FARLIGT AFFALD	Kg	18.992
Undgået bortskaffelse	Kg	14.045
Forberedelse til genbrug	Kg	0
Genanvendelse	Kg	13.875
Anden materialenyttiggørelse	Kg	170
Sendt til bortskaffelse	Kg	4.947
Forbrænding	Kg	4.341
Deponi	Kg	606
TOTAL AFFALDSMÆNGDE	Kg	827.261
Undgået bortskaffelse	Kg	494.673
Sendt til bortskaffelse	Kg	332.588
Andel af affald, der forberedes til genbrug, bliver genanvendt eller anvendt til anden materialenyttiggørelse	%	59,796
Affaldsintensitet	Kg/TU	0,21

Egne medarbejdere (S)

Billund Lufthavn er en stor arbejdsplads med mange forskellige arbejdsområder og jobs. Som arbejdsplads tilbyder vi trygge og ordnede ansættelsesforhold og et godt og sikkert arbejdsmiljø.

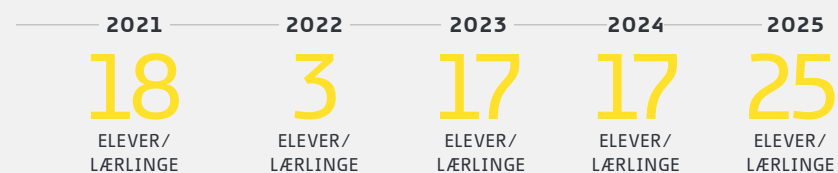
I Billund Lufthavn vægter vi højt, at medarbejderne skal have det godt og have adgang til attraktive personalegoder. I visse afdelinger benyttes en del medarbejdere på deltid, idet der er

behov for en stor bemanning i kortere tidsrum. Der vil desuden i perioder være en del ansatte med tidsbegrænsede ansættelsesforhold i forbindelse med bemanning i højsæsonen.





UDVIKLINGEN I ELEVER OG LÆRLINGE FRA 2020-2025:



Medarbejderkarakteristik

	Enhed	2025
ANTAL MEDARBEJDERE	Headcount	
Antal fastansatte medarbejdere pr. 31. december 2025	Headcount	977
Medarbejderomsætningshastighed	%	17,87

Diversitet (S)

Vi arbejder målrettet med diversitet og opnåelse af større lighed mellem kønnene på tværs af hele organisationen.

I 2023 tilmeldte vi os Dansk Industris Diversitetsløfte, hvor vi har forpligtet os til at skabe lige adgangsmuligheder til arbejdsmarkedet for alle.

Derudover har vi et betydeligt fokus på rummelighed, som også er i overensstemmelse med forpligtigelse til diversitet. Det betyder blandt andet, at vi tilrettelægger arbejdsopgaver til personer, der skal tages særlige hensyn til. Det er f.eks. flexjobbere, praktikanter samt medarbejdere med psykiske handicaps.

I 2023 meldte vi os ind i lærerpladsfællesskabet under Dansk Industri. Vi arbejder målrettet med at få godkendt afdelinger på tværs af lufthavnen til

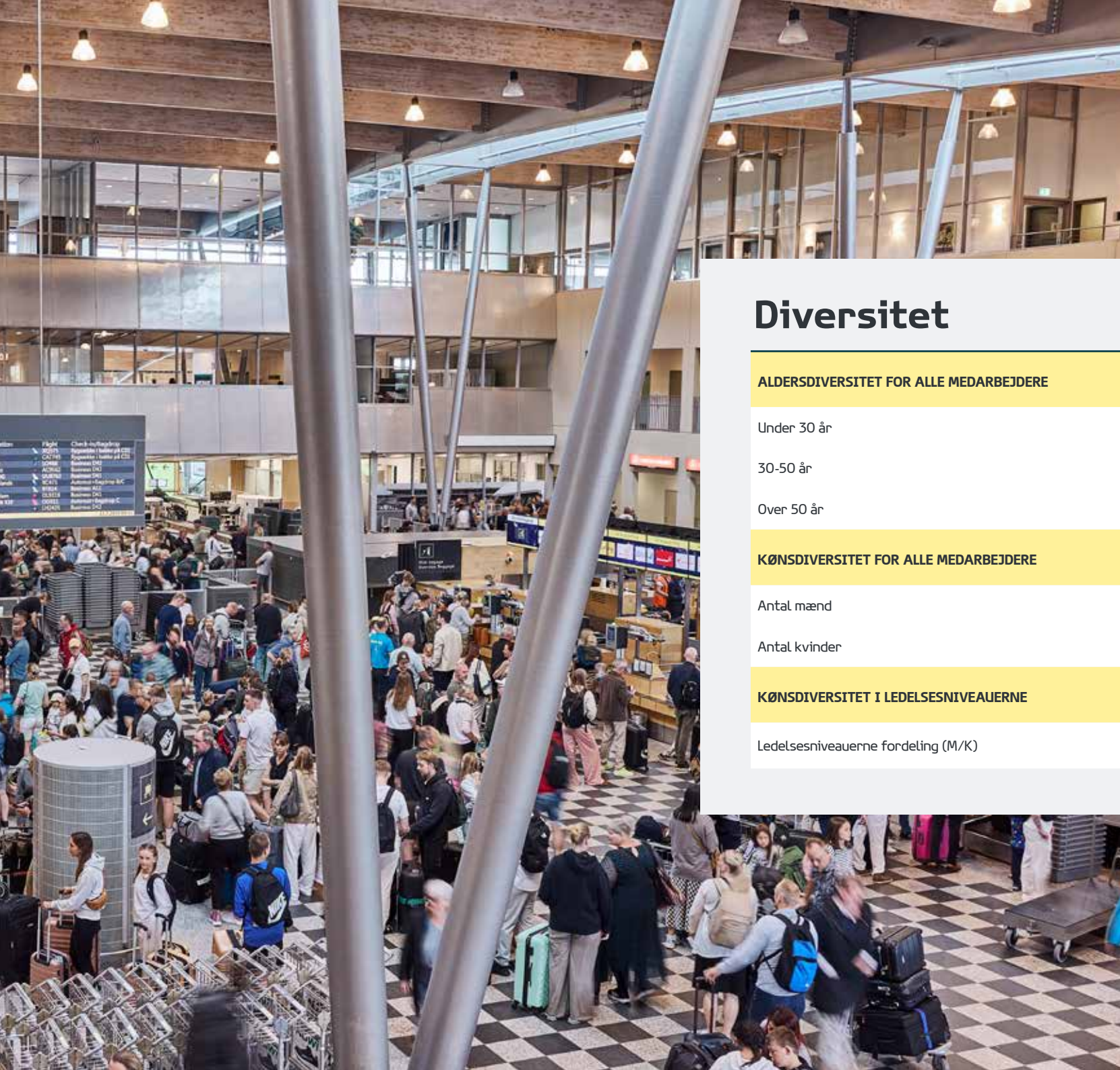
at kunne tage elever og lærlinge. Det er fortsat et fokusområde at tiltrække elever og lærlinge på tværs af hele virksomheden.

Vi har ligeledes, i 2024, iværksat et internt elev-/lærlingenetværk med det formål at erfaringsudveksle og drage nytte af vidensdeling på tværs af virksomheden.

Risici

Ved rekruttering til job i lufthavnen udgør strukturen på det nuværende arbejdsmarked en risiko for, at enkelte stillingsopslag ikke i tilstrækkelig grad kan sikre et tilstrækkeligt bredt ansøgerfelt.





Diversitet

Enhed

2025

ALDERSDIVERSITET FOR ALLE MEDARBEJDERE

Under 30 år	Headcount	242
30-50 år	Headcount	402
Over 50 år	Headcount	333

KØNSDIVERSITET FOR ALLE MEDARBEJDERE

Antal mænd	Headcount	523
Antal kvinder	Headcount	454

KØNSDIVERSITET I LEDELSESNIVEAUERNE

Ledelsesniveauerne fordeling (M/K)	%	72 (M) 28 (K)
------------------------------------	---	------------------

Arbejdsmiljø (S)

Billund Lufthavn har en arbejdsmiljøorganisation, i daglig tale AMO. AMO består af medarbejdere og ledere fra hele lufthavnen. Arbejdsmiljøorganisationen er delt i to niveauer, hvor de strategiske opgaver er organiseret i arbejdsmiljøudvalget, mens de daglige, operationelle opgaver ligger i de enkelte arbejdsmiljøgrupper.

HVAD ER SOCIAL KAPITAL?

Det er den usynlige værdi i stærke samarbejdsrelationer mellem ledelse og medarbejdere og mellem medarbejdere indbyrdes. Vi omregner ikke den sociale kapital til økonomisk værdi. Men der er en klar forbindelse mellem et højt niveau af social kapital og:

- Højere kvalitet og produktivitet
- Mere innovation og videndeling
- Bedre resultater i forhold til arbejdsopgaven
- Øget trivsel og tilfredshed med jobbet

Når en gruppe har en social kapital på 65* eller derover, har den evnen til at håndtere, tale om og finde en løsning på de udfordringer, der er i forbindelse med forhold i afdelingen, vilkår i jobbet og fordeling af frihed.

BILLUND LUFTHAVN HAR EN NEDSKREVET POLITIK FOR ARBEJDSMILJØ. POLITIKKEN ER TILGÆNGELIG PÅ VIRKSOMHEDENS INTRANET.

* Kilde: NFA (Det Nationale forskningscenter for Arbejdsmiljø).



Arbejdsmiljøorganisationen er bygget således op i Billund Lufthavn:

OTTE ARBEJDSMILJØGRUPPER (AMG)

HVER ARBEJDSMILJØGRUPPE BESTÅR AF EN AFDELINGS- ELLER OMRÅDECHEFER OG OP TIL 4 MEDARBEJDERVALGTE ARBEJDSMILJØREPRÆSENTANTER. ARBEJDSMILJØGRUPPEN VARETAGER HELE OMRÅDETS ARBEJDSMILJØ.

EN AF ARBEJDSMILJØGRUPPERNES OPGAVER ER AT LAVE EN ARBEJDSPLADSVURDERING – EN APV – HVERT TREDJE ÅR. HER KORTLÆGGER DE, HVORDAN DE ENKELTE AFDELINGER ARBEJDER MED AT SIKRE ET SIKKERT OG SUNDT ARBEJDSMILJØ – HVAD GØR VI GODT, HVAD KAN VI GØRE ENDNU BEDRE.

PÅ BAGGRUND AF APV'EN LÆGGER ARBEJDSMILJØGRUPPEN EN PLAN FOR, HVORDAN AFDELINGEN SKAL BLIVE ENDNU BEDRE TIL AT GØRE ARBEJDET SIKKERT OG SUNDT. ARBEJDS- MILJØGRUPPERNE MØDES HVER MÅNED.

ARBEJDSMILJØORGANISATIONEN (AMO)

BESTÅR AF ALLE ARBEJDSMILJØGRUPPER SAMT EN FORMAND OG EN SEKRETÆR

- AMO MØDES TO-TRE GANGE ÅRLIGT.

ARBEJDSMILJØUDVALGET (AMU)

BESTÅR AF FIRE MEDARBEJDERREPRÆSENTANTER VALGT BLANDT ALLE AMR/AMG, FIRE LEDELSESREPRÆSENTANTER FRA AMG SAMT EN FORMAND OG EN SEKRETÆR.

- ARBEJDSMILJØUDVALGET DELTAGER I PLANLÆGNINGEN AF ARBEJDSMILJØARBEJDET
- ARBEJDSMILJØUDVALGET RÅDGIVER ARBEJDSGIVEREN OM ARBEJDSMILJØ
- FORANKRER APV-ARBEJDET
- MØDES 4 GANGE ÅRLIGT

Social kapital

Siden 2018 har Billund Lufthavn arbejdet med den sociale kapital. Vi har i 2025 opnået en social kapital på 71 på tværs af virksomheden. Vi har en målsætning om, at denne score også i fremtiden skal ligge over 65.

Arbejdsmiljø

	Enhed	2025
MEDARBEJDERTILFREDSHED		
Måling af social kapital	Indeks (0-100)	71
OVERENSKOMSTDÆKNING		
Medarbejdere dækket af overenskomst	%	100
ARBEJDSKADER OG SYGEFRAVÆR		
Medarbejdere dækket af arbejdsmiljøorganisationen	%	100
Medarbejdere dækket af sundhedsordning	%	100
Ulykkesfrekvens	Hændelser pr. 1 mio. arbejdstimer	33,2
Sygefravær (kort tid)	%	2,31
Sygefravær (lang tid)	%	2,84
Sygefravær (total)	%	5,15

GOVERNANCE (G)

Governance (G)

Billund Lufthavn er kategoriseret som kritisk infrastruktur, der ikke alene skal understøtte forsyningskæderne til og fra Danmark, men også agere som vækstmotor, der skaber udvikling og velfærd i Danmark. I den følgende del af den ikke-finansielle beretning beskrives vores governance-struktur, hvor vi fokuserer på ledelses- og ejerforhold, forretningsetisk fokus og antikorruption samt vores tilgang til dataetik i henhold til ÅRL §99b og ÅRL §99d.

Ledelses- og ejerstruktur

Bestyrelsen for Billund Lufthavn er virksomhedens øverste ledelsesorgan og sammensættes af kommunalt udpegede repræsentanter for de enkelte ejerkommuner, i alt seks bestyrelsesmedlemmer. Dertil vælges to bestyrelsesmedlemmer uafhængigt på den årlige generalforsamling. Endelig indgår fire medarbejdervalgte medlemmer i den samlede bestyrelse. De politisk udpegede samt de medarbejdervalgte repræsentanter indgår ikke i den samlede beregning af kønsfordelingen i bestyrelsen. Da der blot er to uafhængige generalforsamlingsvalgte

bestyrelsesmedlemmer, er der jf. Erhvervsstyrelsens seneste vejledning på området opnået en ligelig kønsfordeling.

Billund Lufthavn tilstræber en ligelig kønsfordeling i ledelsen. Vi arbejder for, at alle medarbejdere, uanset køn, skal have lige muligheder for at kvalificere sig, og vi vil arbejde for at rekruttere og fastholde en ligelig fordeling af køn i ledelsen. Vi har i 2023 tilsluttet os Dansk Industris Diversitetsløfte.

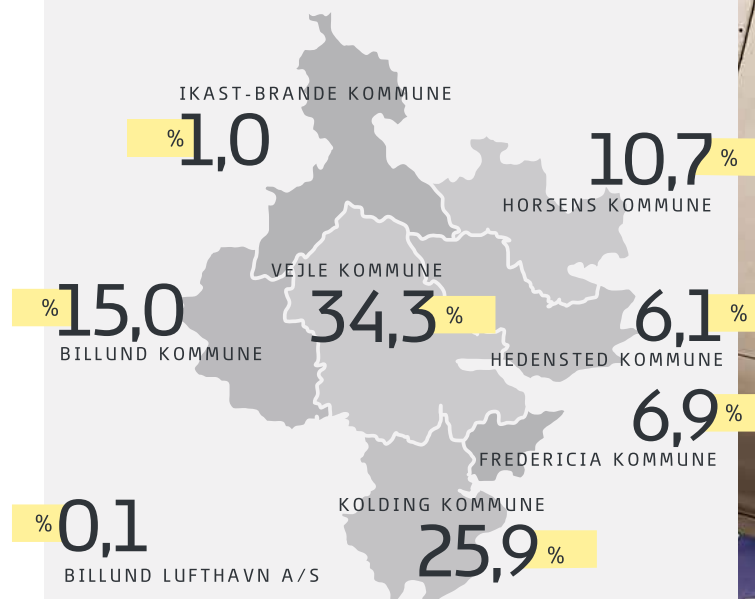
Diversitetsløftet beskriver 10 principper, som er udviklet for at hjælpe virksomheder med at fremme diversitet, inklusion og ligestilling.

Politik for menneskerettigheder og børnearbejde

I Billund Lufthavn arbejder vi ud fra en politik, der sætter standarden for, hvordan vi driver vores forretning, og det understøtter vores medarbejdere ved at fastholde en etisk adfærd – i forhold til menneskerettigheder, sociale forhold, miljø- og klimamæssige forhold samt bekæmpelse af korruption.

BILLUND LUFTHAVNS EJERKREDS

BILLUND LUFTHAVN ER ET AKTIESELSKAB MED OFFENTLIGE EJERE. **EJERKREDSEN ER FØLGENDE:**



På side 14 kan der læses om forretningsmodellen i Billund Lufthavn. Herunder hvordan Billund Lufthavn driver lufthavnen som en forretning på markedsvilkår uden at modtage støtte fra ejerkommunerne, hverken i form af driftstilskud, anlægsgarantier eller særlige garantier. Her redegøres ligeledes for væsentlige risici for den operationelle drift.



På baggrund af lufthavnens forretningsmodel og det velregulerede marked, som lufthavnen befinder sig i, vurderer vi, at risikoen for væsentlig eksponering af overtrædelse af menneskerettighederne ikke er til stede. Lufthavnen har et stort fokus på interne kontroller og procedurer, som skal sikre, at den følger gældende lov og praksis i relation til sine egne processer. Billund Lufthavn deltager ikke i eller drager fordel af børnearbejde, og lufthavnen modsætter sig alle former for tvangsarbejde. Vi er i 2025 ikke blevet bekendt med nogle forhold, der relaterer sig til børne- og tvangsarbejde.

Politik for anti-korruption og bestikkelse

Billund Lufthavn har med udgangspunkt i sin forretningsmodel og det faktum, at lufthavnen er i et velreguleret marked, vurderet, at risikoen for væsentlig eksponering for korruption og bestikkelse er lav. Lufthavnen har et stort fokus på interne kontroller og procedurer, som altid skal sikre, at den følger gældende love og praksisser i relation til sine egne processer. Vi er i 2025 ikke blevet bekendt med nogle forhold, der relaterer sig til korruption og bestikkelse. For begge områder, menneskerettigheder og børnearbejde, samt anti-korruption

og bestikkelse gælder det, at vi med vores kontinuerlige fokus på interne kontroller og procedurer vil tilsikre, at vores etiske retningslinjer overholdes. Også i fremtiden.

Dataetik

Billund Lufthavn vurderer, at vi ikke ligger inde med data, der ikke på fyldestgørende vis allerede er håndteret via GDPR-lovgivningen, og derfor er det pt. vurderet, at der ikke er behov for en dataetisk politik.

Whistleblowerordning

	Enhed	2025
Indberetninger	Antal	0

Samfundskontrakt (G)

Lufthavnes indflydelse på det omkringliggende samfund er velkendt, både i forhold til at understøtte den fysiske infrastruktur og koblingen ud i verden, men også i forhold til hvorledes den bidrager til væksten i det geografiske opland. Begrebet "Aerotropolis" dækker over den positive afsmittende effekt, som en international lufthavn har på samfundsudviklingen i en radius helt op til 100 km.

Lufthavnens langsigtede strategi mod 2040 definerer et ikke ubetydeligt milliardpotentiale i vækstpåvirkning i Vestdanmark. Det henføres til, at Billund Lufthavn indenfor en køreafstand af 90 minutter dækker 80 % af den jysk/fynske befolkning, svarende til ca. 2,6 mio. indbyggere og erhvervsliv. Jo bedre forbundet de bliver til Billund Lufthavn trafikalt, jo nemmere vil det være at benytte sig af lufthavnen – ikke kun for de 1,8 mio. der bor tættest på lufthavnen, men i stigende grad også de, som er 90 minutter væk. Med et bedre udbygget vejnet vil indbyggere og erhverv

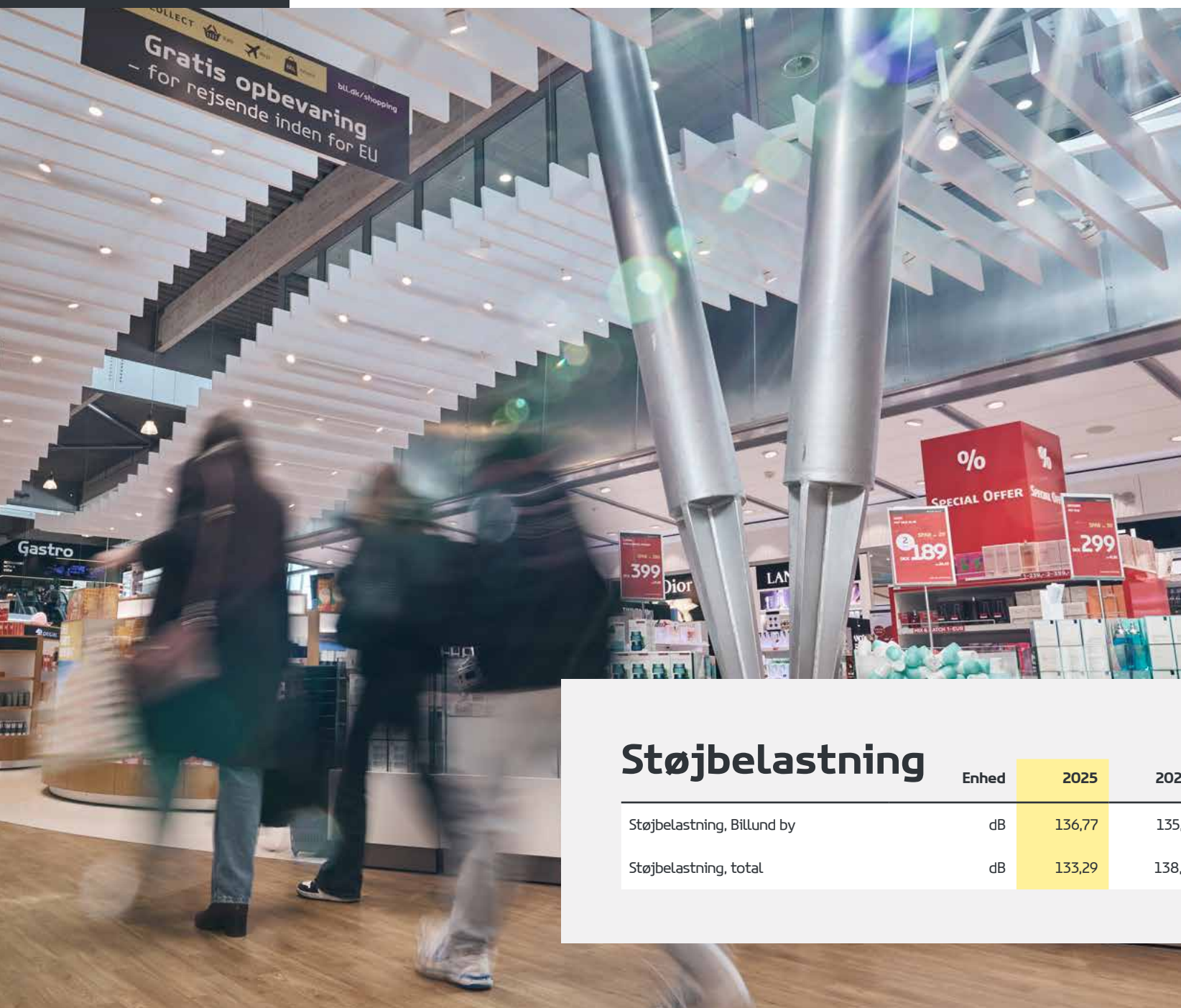
fra Viborg, Silkeborg, Skanderborg og Aarhus i stigende grad søge mod Billund Lufthavn. Udbygning og forbedring af vejnettet i Vestdanmark understøtter denne udvikling. Det ses blandt andet i en forbedret køretid på E45 mellem Aarhus Nord og Vejle. Vejstrækningen er fuldt forventeligt udbygget med tre spor i løbet af 2026. På sigt vil første etape af den nyligt vedtagne Midtjyske Motorvej fra Give til Billund desuden bidrage til øget tilgængelighed fra nordvest.

Billund Lufthavn arbejder for at skabe rammen for vækst og prioriterer

en drift og udvikling, der sker under hensyntagen til det omkringliggende samfund og de støjgener, der kan opleves i nærområdet.

Billund Lufthavn bestræber sig på at tiltrække mere støjsvage fly. Det gør vi blandt andet ved at følge anbefalingerne og vejledninger i EU's Balanced Approach omkring flystøj, som beskriver, at støj bør håndteres gennem de mest effektive proportionale tiltag. Dette omfatter fx fremme af brugen af nyere og mere støjsvage fly.





Støjbelastning

	Enhed	2025	2024	2023	2022	2021
Støjbelastning, Billund by	dB	136,77	135,1	135,7	137,5	132,5
Støjbelastning, total	dB	133,29	138,3	138,3	138,5	135,8

Regnskabspraksis

Environment

SCOPE 1

Omfatter de udledninger, som Billund Lufthavn er i direkte kontrol over. Det gælder forbruget af naturgas, afisningsmidler, kølemidler og brændstof til egne køretøjer. Alle beregnes på baggrund af aktivitetsdata fra enten forbrugsmålere eller fakturerede mængder.

SCOPE 3

BRÆNDSTOF- OG ENERGIRELATEREDE AKTIVITETER:

Omfatter de opstrøms udledninger, der er forbundet med produktionen af elektricitet, fjernvarme, naturgas, brændstoffer og kølemidler. Beregnes på baggrund af de aktivitetsdata, der ligger til grund for scope 1 og 2-udledningerne.

AFFALD: Beregnes på baggrund af de fakturerede affaldsmængder for Billund Lufthavn og de partnere, der opererer på matriklen. Det har for 2025 ikke været muligt at adskille disse.

FORRETNINGSREJSER: Omfatter transport med fly, tog, taxa og privatbilisme, der sker i arbejdsregi. Privatbilisme beregnes på baggrund af aktivitetsdata for antal godtgjorte kilometer. Øvrig transport beregnes på baggrund af spend-baserede emissionsfaktorer.

MEDARBEJDERTRANSPORT: Beregnes på baggrund af et spørgeskema, der er blevet sendt ud til alle medarbejdere i Billund Lufthavn med en svarprocent på 16% for 2025. Dette datagrundlag ekstrapoleres for at dække hele arbejdsstyrken.

NEDSTRØMS LEASEDE AKTIVITETER: Omfatter det forbrug af elektricitet, fjernvarme, naturgas og brændstof, som tilhører lejere på matriklen, og som viderefaktureres af Billund Lufthavn.

BRUG AF SOLGTE PRODUKTER: Omfatter udledninger forbundet med flytrafikken og landtransport til og fra

SCOPE 2

Omfatter de indirekte udledninger, der sker som følge af Billund Lufthavns el- og fjernvarmeforbrug. Beregnes ud fra både den lokationsbaserede og markedsbaserede opgørelsesmetode på baggrund af aktivitetsdata fra forbrugsmålere. Hele elforbruget er dækket af certifikater for 100% vedvarende energi.

lufthavnen for passagerer og lastvognstransport.

Flyudledninger dækker den rejste distance for fly, der afgår fra Billund Lufthavn ('landing-og-take-off' + 'cruise'). Beregnes på baggrund af registrerede operationer, som matches med databaser for brændstofforbrug på tværs af fly- og motorkombinationer i samarbejde med RDC Aviation. Udledninger fra 'auxiliary power units' opgøres i henhold til ICAO Doc 9889, mens udledninger fra motortest opgøres i henhold til standardværdier i ACERT v.7. Flyudledninger opgøres på 'tank-to-wheel' basis.

Passagerernes transport til og fra lufthavnen beregnes på baggrund af data fra en spørgeundersøgelse blandt passagerer.

Lastvognstransport til og fra lufthavnen beregnes på baggrund af trafiktællinger over to uger, der ekstrapoleres for at dække hele året og matches med et kvalificeret estimat for den kørte distance til og fra landsdelens fragthubs.

ØVRIGE: Billund Lufthavn følger ACA-programmets retningslinjer for kortlægning af scope 3-udledninger i henhold til nuværende certificeringsniveau og ambitioner om avancement. Det betyder, at udledninger forbundet med indkøbte varer og services samt kapitalgoder for nuværende ikke er medregnet. Billund Lufthavn har ikke udledninger under de øvrige kategorier.

ØVRIGT

CO2E-UDLEDNING PR. TRAFFIC UNITS: Beregnes på baggrund af den samlede CO2e-udledning og antal trafikenheder (én passager eller 100kg fragt).

CO2E-INTENSITET: Beregnes på baggrund af den samlede CO2e-udledning og nettoomsætning, som fremgår af hoved- og nøgletal.

AFFALDSKARAKTERISTIK: Er opgjort på baggrund af fakturerede affaldsmængder for Billund Lufthavn og de partnere, der har en aftale om affaldshåndtering. Det har ikke været muligt at indhente data på affaldsmængder, der sendes til genbrug. Affald fra større bygge- og anlægsprojekter, der varetages af eksterne partnere, er som udgangspunkt ikke medregnet, da affaldet håndteres separat af den eksterne partner.

AFFALDSINTENSITET: Beregnes på baggrund af den samlede affaldsmængde, som det fremgår af affaldskaraktistikken, holdt op mod antal trafikenheder (én passager eller 100kg fragt).

ENERGIFORBRUG: En opgørelse over Billund Lufthavns samlede energiforbrug, fordelt på vedvarende og fossile kilder, der alle er omregnet til MWh. Datagrundlaget er tilsvarende det, der bruges i klimaregnskabet til beregning af scope 1 og 2 (se nedenstående rapporteringspraksis).

Vedvarende energikilder omfatter elforbruget, der dækkes af certifikater for 100% vedvarende energi, og forbruget af HVO-diesel. Opgørelsen af fjernvarme sker i henhold til fjernvarmedeklarationen for 2024 med 92% af den producerede fjernvarme, der kommer fra vedvarende energikilder.

Fossile energikilder omfatter forbruget af diesel, benzin og naturgas.

I konverteringen til MWh er der for naturgas anvendt standardfaktorer, mens der for HVO-diesel, diesel og benzin er anvendt leverandørspecifikke faktorer.



Forventninger til fremtiden

SOCIAL

KØNSDIVERSITET: Er beregnet ud fra antal ansatte pr. 31. december det pågældende år.

KØNSDIVERSITET, LEDELSESNIVEAUER:

Er beregnet ud fra antal ledere pr. 31. december det pågældende år.

MEDARBEJDERTILFREDSHED/SOCIAL KAPITAL:

Data fra årlig medarbejdertilfredshedsundersøgelse i oktober måned. Social kapital måles på en skala fra 0-100.

ANSATTE: Er beregnet ud fra antal ansatte pr. 31. december det pågældende år.

ULYKKESFREKVEN: En hændelse er en arbejdsskade, hvor medarbejderen har haft fravær udover dagen, hvor hændelsen skete.

Ulykkesfrekvens er antal hændelser pr. 1 mio. arbejdstimer.

SYGEFRAVÆR: Er en opgørelse af lønstatistik, hvor sygdom er klassificeret i kort- og langtids-sygdom (under/over 14 dage).

GOVERNANCE

STØJBELASTNING: Der er tale om en beregningsmetode, der hedder TDENL-metoden i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 5, 1994: Støj fra flyvepladser. Støjbelastningen opgøres som gennemsnittet af de tre travleste måneder for året, som er i overensstemmelse med vilkår i lufthavnens miljøgodkendelse.

Forventninger til passagertrafik i 2026

Vi går ind i 2026 med en klar forventning om at genvinde en stor del af den trafik, der gik tabt i 2025. Norwegians satsning spiller en central rolle. Selskabet har annonceret åbningen af 10 nye ruter fra Billund i foråret 2026. Det vil markant udvide antallet af direkte destinationer og styrke lufthavnens samlede tilgængelighed. Samtidig ser vi en fortsat interesse fra både eksisterende og nye flyselskaber, som vurderer Billund som et attraktivt knudepunkt i Vestdanmark. Det giver et solidt udgangspunkt for vækst. På den baggrund forventer vi en stigning i passagertallet på mellem 5 og 10 procent i 2026 målt mod 2025. Væksten vil ikke alene kunne mærkes i lufthavnen, men også i vores opland. Flere ruter og flere rejsende vil understøtte hoteller, oplevelser og attraktioner og styrke Billund som rejseknudepunkt for både ferie- og erhvervsrejser.

Forventninger til luftfragt i 2026

For 2026 forventes fragtvolumenerne at udvikle sig fra stabile til svagt stigende. Flere igangværende

projekter og dialoger med cargo-selskaber kan understøtte denne udvikling, mens eksterne markedsforhold fortsat kan påvirke efterspørgslen. Fokus vil være på at fastholde høj kvalitet, effektiv drift og organisatorisk fleksibilitet. Samtidig prioriteres en robust økonomi og en balanceret håndtering af stigende myndighedskrav, så Billund Lufthavn fortsat fremstår som en attraktiv og pålidelig partner inden for luftfragt.

Forventninger til drift og økonomi i 2026

Forventningerne til 2026 er præget af den fortsatte geopolitiske og økonomiske usikkerhed som præger markederne. Billund Lufthavn har dog de senere år målrettet arbejdet med at transformere forretningen og skabe en mere skalerbar og effektiv forretning. I 2025 har der været god fremdrift i denne transformation, og på baggrund af iværksatte og planlagte initiativer og effektiviseringstiltag forventes fremdriften at fortsætte i 2026.

På baggrund af dette samt den forventede udvikling i passagertrafik og luftfragt, forventer Billund Lufthavn at realisere en nettoomsætning i niveau

DKK 1.050 - 1.100 mio. samt et EBITDA niveau i intervallet 15-17%.

Der er ikke optaget nye realkreditlån i 2025 og gæld til realkreditinstitutter udgør DKK 587 mio. mod DKK 615 mio. ved udgangen af 2024. Anlægs- og øvrige investeringer er primært finansieret fra driften, og dermed de likvide beholdninger.

Kapitalberedskabet udgøres ved udgangen af 2025 af en uudnyttet trækingsret på kassekredit på DKK 30 mio. samt en likvid beholdning på DKK 136 mio. Sammenholdt med det budgetterede cash flow fra driften for 2026 er det ledelsens vurdering, at kapitalberedskabet er tilstrækkeligt til at opretholde driften og de investeringer, som knytter sig hertil.

Risici og udfordringer i forbindelse med Airport City

Manglende godkendelser og ændrede prioriteringer i forbindelse med infrastrukturprojekter og lokalplaner udgør de største risici for realiseringen af visionen om Airport City. For at imødegå disse udfordringer vil lufthavnen fortsat arbejde tæt sammen med relevante myndigheder og interessenter.



Årsregnskab 2025

Påtegninger

LEDELSESPÅTEGNING

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2025 for Billund Lufthavn A/S.

Årsrapporten aflægges i overensstemmelse med årsregnskabsloven. Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig og de udøvede regnskabsmæssige skøn for forsvarlige.

Årsrapporten giver efter vores opfattelse et retvisende billede af selskabets aktiver og passiver, den finansielle stilling pr. 31. december 2025 samt resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for 2025.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for de forhold, som den omhandler, og beskriver selskabets væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

Billund, den 23. marts 2026

DIREKTION

Jan Hesselund
Adm. direktør/CEO

BESTYRELSE

Morten Hansen
Formand

Jens Wittrup Willumsen
Næstformand

Jens Ejner Christensen

Martin Sikær Kristensen

Stephanie Storbank

Jakob Ville

Peter Sørensen

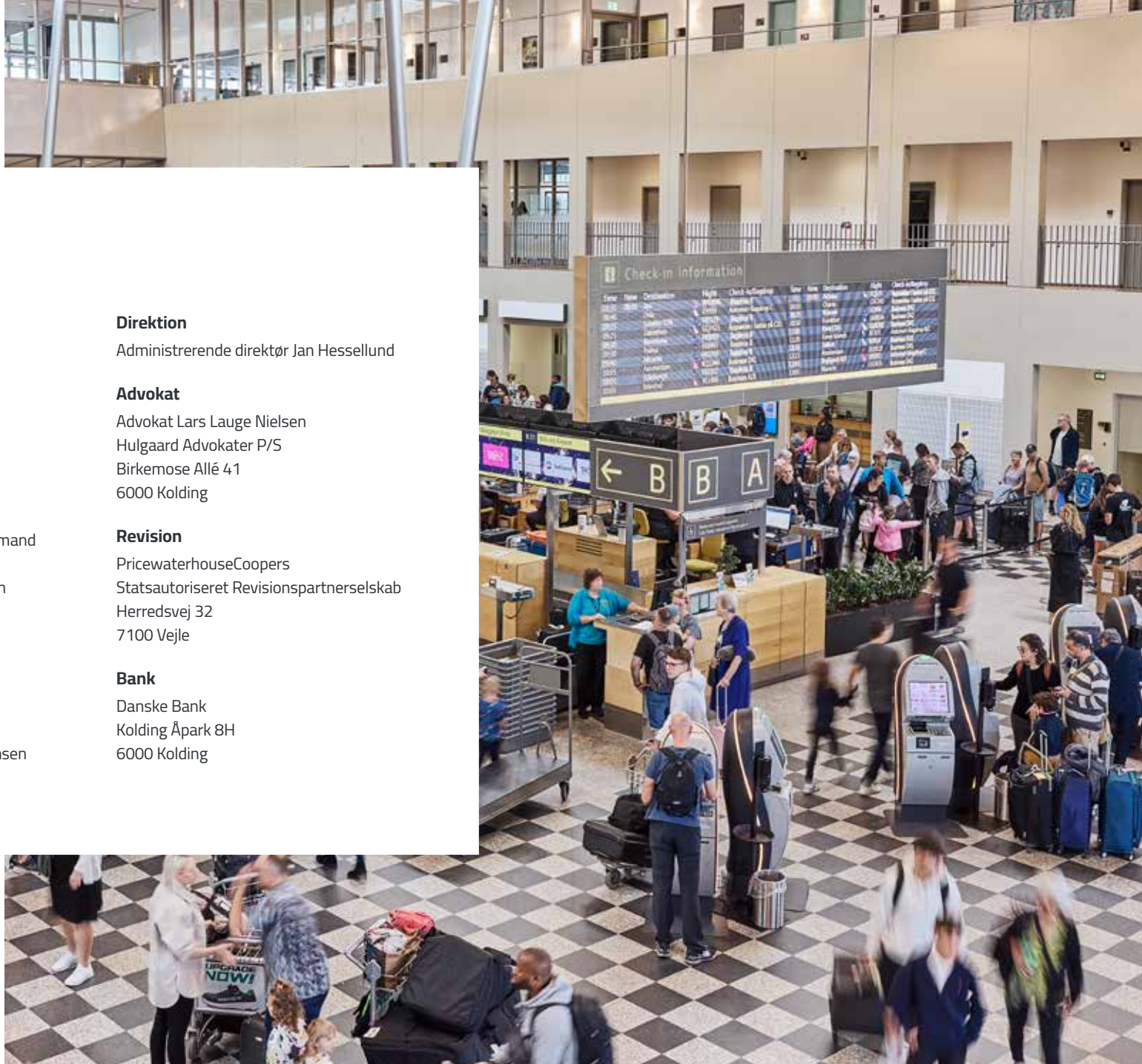
Christian Jørgensen

Henrik Vest

Robert Mortensen

Henrik Puggaard Kristensen

Daniel Schakmann



SELSKABSOPLYSNINGER

Selskab

Billund Lufthavn A/S
 Passagerterminalen 10
 7190 Billund
 CVR-nr.: 23 34 31 18
 Hjemstedskommune: Billund

Bestyrelse

Direktør Morten Hansen, formand
 Direktør Jens Wittrup Willumsen, næstformand
 Borgmester Jens Ejner Christensen
 2. viceborgmester Martin Sikær Kristensen
 Borgmester Stephanie Storbæk
 Borgmester Jakob Ville
 Borgmester Peter Sørensen
 Byrådsmedlem Christian Jørgensen
 Medarbejderrepr. Henrik Vest
 Medarbejderrepr. Robert Mortensen
 Medarbejderrepr. Henrik Puggaard Kristensen
 Medarbejderrepr. Daniel Schakmann

Direktion

Administrerende direktør Jan Hessellund

Advokat

Advokat Lars Lauge Nielsen
 Hulgaard Advokater P/S
 Birkemose Allé 41
 6000 Kolding

Revision

PricewaterhouseCoopers
 Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
 Herredsvej 32
 7100 Vejle

Bank

Danske Bank
 Kolding Åpark 8H
 6000 Kolding

DEN UAFHÆNGIGE REVISORS REVISIONSPÅTEGNING

Til kapitalejerne i Billund Lufthavn A/S

Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2025 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2025 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Vi har revideret årsregnskabet for Billund Lufthavn A/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2025, der omfatter resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis ("regnskabet").

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 regnskabet. Vi er uafhængige af selskabet 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. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

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

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

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens krav. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

Ledelsens ansvar for regnskabet

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

Ved udarbejdelsen af regnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere selskabets evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde regnskabet 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 regnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om regnskabet 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. 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 økonomiske beslutninger, som brugerne træffer på grundlag af regnskabet.

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 regnskabet, 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 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 regnskabet 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 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 regnskabet 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 selskabet ikke længere kan fortsætte driften.
- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af

regnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om regnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om blandt andet 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.

Trekantområdet, den 23. marts 2026

PricewaterhouseCoopers

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 33 77 12 31

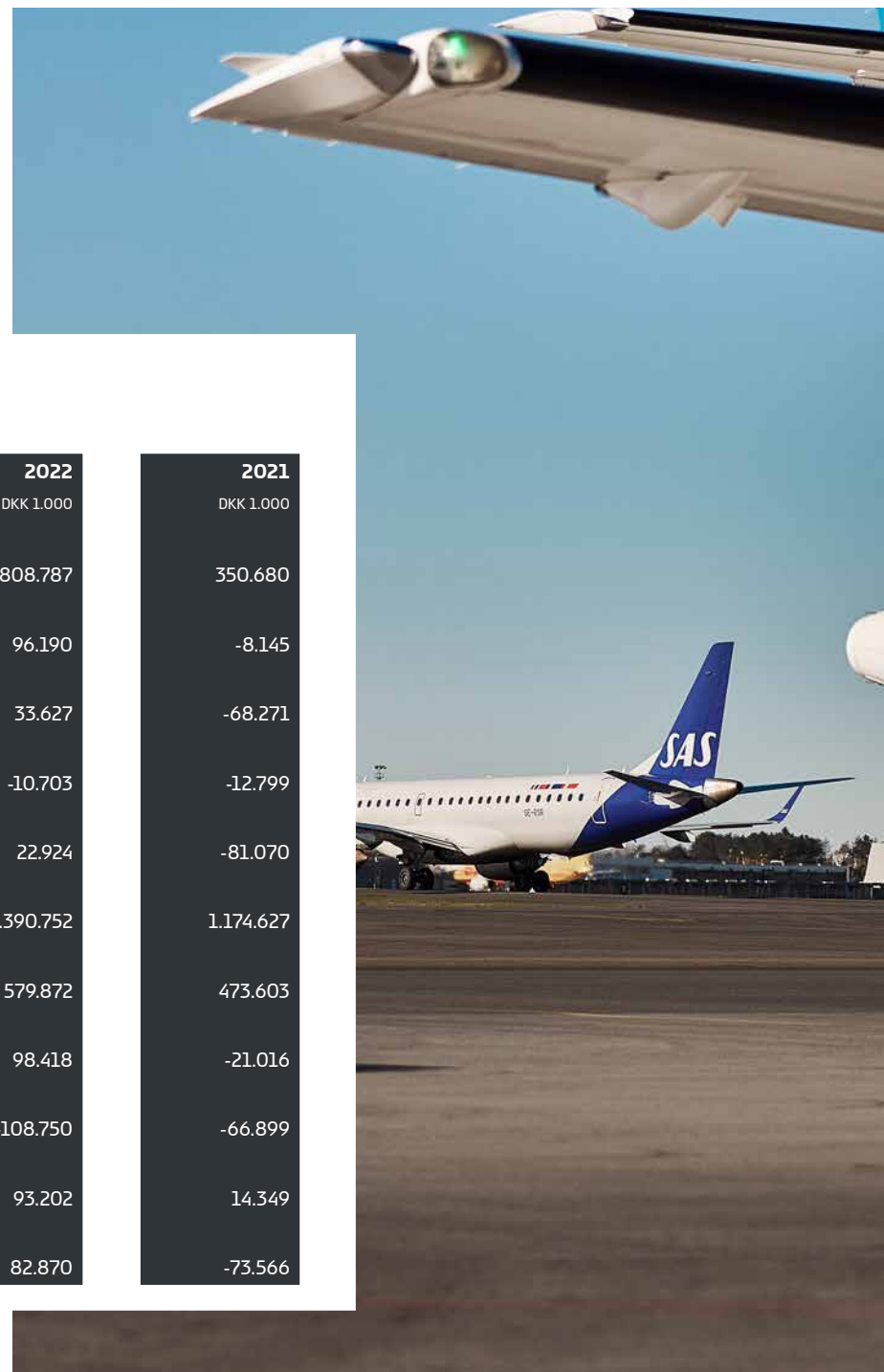
Jesper Møller Langvad
statsautoriseret revisor
mne21328

Lasse Berg
statsautoriseret revisor
mne35811

HOVED- OG NØGLETAL

Set over en 5-årig periode kan virksomhedens udvikling beskrives med følgende hoved- og nøgletal:

	2025	2024	2023	2022	2021
	DKK 1.000	DKK 1.000	DKK 1.000	DKK 1.000	DKK 1.000
Nettoomsætning	986.183	954.137	923.665	808.787	350.680
Resultat før afskrivninger og renter (EBITDA)	179.290	108.133	79.151	96.190	-8.145
Resultat før finansielle poster (EBIT)	110.397	38.305	13.537	33.627	-68.271
Resultat af finansielle poster	-21.088	-21.074	-18.504	-10.703	-12.799
Årets resultat	89.309	17.231	-4.967	22.924	-81.070
Balancesum	1.435.767	1.371.965	1.362.197	1.390.752	1.174.627
Egenkapital	656.894	561.913	554.349	579.872	473.603
Cash flow fra driftsaktivitet	158.126	36.341	7.368	98.418	-21.016
Cash flow fra investeringsaktivitet	-42.535	-79.109	-147.915	-108.750	-66.899
Cash flow fra finansieringsaktivitet	-25.660	48.359	22.030	93.202	14.349
Netto cash flow for året	89.931	5.591	-118.517	82.870	-73.566





	2025	2024	2023	2022	2021
	DKK 1.000	DKK 1.000	DKK 1.000	DKK 1.000	DKK 1.000
Gæld til realkredit- og pengeinstitutter	622.530	648.109	600.202	578.699	485.877
Nettoinvestering i anlægsaktiver	42.535	79.109	148.244	108.976	67.280
Af- og nedskrivninger på materielle anlægsaktiver	68.893	69.828	65.614	62.563	60.126
Gennemsnit antal fuldtidsbeskæftigede medarbejdere	782	835	852	754	564
Passagerer (i tusinde)	3.059	3.899	3.979	3.712	1.362
Fragt (i tusind tons)	86	90	76	77	77
NØGLETAL I %					
Overskudsgrad	11,2	4,0	1,5	4,2	-19,5
Afkastningsgrad (p.a.)	7,7	2,8	1,0	2,4	-5,8
Soliditetsgrad	45,8	41,0	40,7	41,7	40,3
Forrentning af egenkapital (p.a.)	14,7	3,1	-0,9	4,1	-16,1

Regnskabspraksis

REGNSKABSGRUNDLAG

Årsrapporten for 2025 er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for store virksomheder i regnskabsklasse C.

Den anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

Rapporten for 2025 er aflagt i DKK 1.000.



Generelt om indregning og måling

Regnskabet er udarbejdet med udgangspunkt i det historiske kostprisprincip.

I resultatopgørelsen indregnes indtægter i takt med, at de indtjenes, herunder indregnes værdireguleringer af finansielle aktiver og forpligtelser. I resultatopgørelsen indregnes ligeledes alle omkostninger, herunder afskrivninger, nedskrivninger og hensatte forpligtelser samt tilbageførsler som følge af ændrede regnskabsmæssige skøn af beløb, der tidligere har været indregnet i resultatopgørelsen.

Aktiver indregnes i balancen, når det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde selskabet, og aktivers værdi kan måles pålideligt.

Forpligtelser indregnes i balancen, når det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil fragå selskabet, og forpligtelsens værdi kan måles pålideligt.

Ved første indregning måles aktiver og forpligtelser til kostpris.

Efterfølgende måles aktiver og forpligtelser som beskrevet for hver enkelt regnskabspost nedenfor.

Visse finansielle aktiver og forpligtelser måles til amortiseret kostpris, hvorved der indregnes en konstant effektiv rente over løbetiden. Amortiseret kostpris opgøres som oprindelig kostpris med fradrag af eventuelle afdrag samt tillæg/fradrag af den akkumulerede amortisering af forskellen mellem kostpris og nominelt beløb.

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

Leasing

Leasingkontrakter, hvor selskabet har alle væsentlige risici og fordele forbundet med ejendomsretten (finansiell leasing), indregnes i balancen til det laveste af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af leasingydelserne, beregnet ved anvendelse af

leasingaftalens interne rentefod eller en tilnærmet værdi heraf som diskonteringsfaktor. Finansielt leasede aktiver af- og nedskrives efter samme praksis som fastlagt for selskabets øvrige anlægsaktiver.

Den kapitaliserede restleasingforpligtelse indregnes i balancen som en gældsforpligtelse og leasingydelsens rentedel omkostningsføres løbende i resultatopgørelsen.

Alle øvrige leasingkontrakter betragtes som operationel leasing. Ydelser i forbindelse med operationel leasing indregnes lineært i resultatopgørelsen over leasingperioden.

Afledte finansielle instrumenter

Afledte finansielle instrumenter indregnes første gang i balancen til kostpris og måles efterfølgende til dagsværdi. Positive og negative dagsværdier af afledte finansielle instrumenter klassificeres som "Andre tilgodehavender" henholdsvis "Afdækningsforretning vedrørende gæld".

Ændring i dagsværdien af finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af forventede fremtidige pengestrømme, indregnes på egenkapitalen under overført overskud for så vidt angår den effektive del af afdækningen.

Omregning af fremmed valuta

Transaktioner i fremmed valuta er i årets løb omregnet til transaktionsdagens kurs.

Tilgodehavender, gæld og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens valutakurs.

Realiserede og urealiserede valutakursreguleringer er medtaget i resultatopgørelsen under finansielle poster.

Segmentoplysninger

Omsætningen oplyses på forretningssegmenter og er baseret på selskabets afkast og risici samt den interne økonomirapportering.

Resultatopgørelse

Nettoomsætning: Serviceydelse indregnes i takt med udførelsen, og ved salg af varer indregnes nettoomsætning, når fordele og risici vedrørende de solgte varer er overgået til køber, nettoomsætningen kan måles pålideligt, og det er sandsynligt, at de økonomiske fordele vil tilgå selskabet. Nettoomsætningen måles til det modtagne vederlag og indregnes eksklusivt moms og med fradrag af rabatter i forbindelse med salget.

Vareforbrug: Vareforbrug indeholder det forbrug af råvarer og hjælpematerialer, der er anvendt for at opnå virksomhedens nettoomsætning.

Andre eksterne omkostninger: Andre eksterne omkostninger indeholder omkostninger til drift og vedligeholdelse samt omkostninger til lokaler, salg og distribution samt kontorhold mv.

Personaleomkostninger: Personaleomkostninger indeholder gager og lønninger samt lønafhængige omkostninger.

Af- og nedskrivninger: Af- og nedskrivninger indeholder årets af- og nedskrivninger af materielle anlægsaktiver.

Finansielle poster: Finansielle indtægter og omkostninger omfatter renter, finansielle omkostninger ved finansiell leasing, realiserede og urealiserede valutakursreguleringer, kursregulering på værdipapirer samt amortisering af realkreditlån.

Skat af årets resultat: Selskabet er skattefrit.



BALANCEN

Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Kostpris omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug. For egen fremstillede aktiver omfatter kostprisen direkte og indirekte omkostninger til lønforbrug, materialer, komponenter og underleverandører.

Renteomkostninger på lån optaget direkte til finansiering af fremstilling af materielle anlægsaktiver indregnes i kostprisen over fremstillingsperioden. Alle indirekte henførbare låneomkostninger indregnes i resultatopgørelsen.

Afskrivningsgrundlaget, som opgøres som kostpris reduceret med eventuel restværdi, fordeles lineært over aktivernes forventede brugstid, der udgør:

Bygninger:	20 - 80 år
Startbaner, platforme, rulleveje m.v.:	15 - 80 år
Tekniske anlæg, handlingsmateriel, teknisk udstyr og lysanlæg:	5 - 15 år
Rullende materiel og inventar:	4 - 15 år

Afskrivning på et anlægsaktiv påbegyndes, når det tages i brug. Grunde måles til kostpris med fradrag af nedskrivninger. Der afskrives ikke på grunde.

Afskrivningsperiode og restværdi revurderes årligt.

Materielle anlægsaktiver, som er leaset og opfylder betingelserne for finansiel leasing, behandles efter samme retningslinjer som ejede aktiver.

Nedskrivning af anlægsaktiver

Den regnskabsmæssige værdi af materielle anlægsaktiver gennemgås årligt for at afgøre, om der er indikation af værdiforringelse udover det, som udtrykkes ved normal afskrivning. Hvis dette er tilfældet, foretages nedskrivning til den lavere genindvindingsværdi. Genindvindingsværdien for aktivet opgøres som den højeste værdi af nettosalgsprisen og kapitalværdien.

Såfremt det ikke er muligt at fastsætte genindvindingsværdien for det enkelte aktiv, vurderes nedskrivningsbehovet for den mindste gruppe af aktiver, hvor det er muligt at opgøre genindvindingsværdien.

For ejendomme og andre aktiver, hvor det ikke er muligt at opgøre nogen kapitalværdi, da aktivet i sig selv ikke genererer fremtidige pengestrømme, vurderes nedskrivningsbehov sammen med den gruppe af aktiver, hvortil de kan henføres.

Nedskrivning af materielle anlægsaktiver omkostningsføres under samme regnskabspost som de tilhørende afskrivninger.

Varebeholdninger

Varebeholdninger måles til kostpris efter FIFO-metoden eller nettorealisation sværdi, hvis denne er lavere.

Nettorealisation sværdien for varebeholdninger opgøres til det beløb, som forventes at kunne indbringes ved salg i normal drift med fradrag af salgs- og færdiggørelsesomkostninger. Netto-realisation sværdien opgøres under hensyntagen til omsættelighed, ukurans og udvikling i forventet salgspris.

Kostpris for handelsvarer samt råvarer

og hjælpematerialer omfatter købspris med tillæg af hjemtagelsesomkostninger.

Tilgodehavender

Tilgodehavender måles i balancen til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til pålydende værdi med fradrag af nedskrivning til imødegåelse af tab. Nedskrivninger til tab opgøres på grundlag af en individuel vurdering af de enkelte tilgodehavender samt for tilgodehavender fra salg tillige med en generel nedskrivning baseret på selskabets erfaringer fra tidligere år.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter, opført som aktiver, omfatter afholdte forudbetalte omkostninger vedrørende forsikringer, abonnementer og renter.

Gæld til realkreditinstitutter

Gæld til realkreditinstitutter indregnes til kostprisen på optagelsestidspunktet. Efterfølgende opgøres gæld til realkreditinstitutter til amortiseret kostpris. Kurstab og låneomkostninger fordeles herved over lånets løbetid ved brug af den beregnede effektive rente på optagelsestidspunktet.

Gældsforpligtelser i øvrigt

Øvrige gældsforpligtelser indregnes til kostpris på tidspunktet for stiftelse af gældsforholdet. Efterfølgende opgøres de til amortiseret kostpris, hvilket for korte og uforrentede gældsforpligtelser samt for variabelt forrentede gældsforpligtelser normalt svarer til den nominelle værdi.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter, opført som forpligtelser, udgøres af modtagne betalinger vedrørende indtægter i de efterfølgende regnskabsår.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen viser selskabets pengestrømme for året opdelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet, samt hvorledes disse pengestrømme har påvirket årets likvider.

Pengestrøm fra driftsaktivitet

Pengestrøm fra driftsaktiviteten opgøres som årets resultat reguleret for ændring i driftskapitalen og ikke kontante resultatposter som af- og nedskrivninger og hensatte forpligtelser. Driftskapitalen omfatter omsætningsaktiver fratrullet kortfristede gældsforpligtelser eksklusive de poster, der indgår i likvider.

Pengestrøm fra investeringsaktivitet

Pengestrøm fra investeringsaktiviteten omfatter pengestrømme fra køb og salg af materielle anlægsaktiver og værdipapirer.

Pengestrøm fra finansieringsaktivitet

Pengestrøm fra finansieringsaktiviteten omfatter pengestrømme fra optagelse og tilbagebetaling af langfristede gældsforpligtelser samt

HOVED- OG NØGLETALSOVERSIGT

Hovedtallet "Gæld til realkredit- og pengeinstitutter" fremkommer ved at sammenlægge langfristede gældsforpligtelser, kortfristet gæld til pengeinstitutter og leasinggæld.

Øvrige hovedtal er taget direkte fra årsrapporten.

OVERSKUDSGRAD

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

AFKASTNINGSGRAD

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

SOLIDITETSGRAD

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

FORRENTNING AF EGENKAPITAL

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

ind- og udbetalinger til og fra selskabsdeltagerne.

Likvider

Likvide midler består af "Likvide beholdninger". Pengestrømsopgørelsen kan ikke udledes alene af det offentliggjorte regnskabsmateriale.



RESULTATOPGØRELSE

1. januar - 31. december

Note 1 **NETTOOMSÆTNING**

Note 2 Andre driftsindtægter

Vareforbrug

Note 3 Andre eksterne omkostninger

Note 4 Personaleomkostninger

RESULTAT FØR AFSKRIVNINGER OG FINANSIELLE POSTER

Note 5 Af- og nedskrivninger på materielle anlægsaktiver

RESULTAT FØR FINANSIELLE POSTER

Finansielle indtægter

Finansielle omkostninger

ÅRETS RESULTAT

2025	2024
DKK 1.000	DKK 1.000
986.183	954.137
0	10.747
-164.087	-181.885
-142.520	-163.319
-500.286	-511.547
179.290	108.133
-68.893	-69.828
110.397	38.305
606	1.637
-21.694	-22.711
89.309	17.231

AKTIVER

Balance 31. december

Grunde og bygninger

Startbaner, platforme og rulleveje m.v.

Tekniske anlæg, handlingsmateriel, teknisk udstyr og lysanlæg

Rullende materiel og inventar

Materielle anlægsaktiver under udførelse

2025

DKK 1.000

713.570

166.496

100.423

63.239

75.428

2024

DKK 1.000

737.839

170.557

118.246

64.126

54.718

1.119.156

1.145.486

ANLÆGSAKTIVER

1.119.156

1.145.486

VAREBEHOLDNINGER

31.202

38.935

Tilgodehavender fra salg af varer og tjenesteydelser

89.470

92.286

Andre tilgodehavender

8.398

7.623

Afdækningsforretninger vedrørende gæld

39.891

34.219

Periodeafgrænsningsposter

11.387

7.084

TILGODEHAVENDER

149.146

141.212

LIKVIDE BEHOLDNINGER

136.263

46.332

OMSÆTNINGSAKTIVER

316.611

226.479

AKTIVER I ALT

1.435.767

1.371.965

1.435.767

1.371.965

1.435.767

1.371.965

1.435.767

1.371.965



PASSIVER

Balance 31. december

	2025	2024
	DKK 1.000	DKK 1.000
Selskabskapital	100.000	100.000
Vedtægtsmæssige reserver	45.575	45.575
Dagsværdireserve	39.891	34.219
Overført resultat	471.428	382.119
Note 7 EGENKAPITAL	656.894	561.913
Note 9 Leasinggæld	30.709	28.787
Note 9 Gæld til realkreditinstitutter	556.894	587.086
Note 10 Anden gæld	38.711	38.249
LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE	626.314	654.122
Note 9 Leasinggæld	5.244	4.199
Note 9 Gæld til realkreditinstitutter	29.683	28.037
Leverandører af vare- og tjenesteydelser	33.853	41.240
Anden gæld	79.434	79.207
Periodeafgrænsningsposter	4.345	3.247
KORTFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTELSE	152.559	155.930
GÆLDSFORPLIGTELSE	778.873	810.052
PASSIVER I ALT	1.435.767	1.371.965
Note 12 PENGESTRØMSOPGØRELSE - REGULERINGER		
Note 13 PENGESTRØMSOPGØRELSE - ÆNDRING I DRIFTSKAPITAL		
Note 14 EVENTUALPOSTER OG ANDRE ØKONOMISKE FORPLIGTELSE		
Note 15 NÆRTSTÅENDE PARTER OG EJERFORHOLD		
Note 16 OMTALE AF BETYDNINGSFULDE HÆNDELSER, SOM ER INDTRUFFET EFTER REGNSKABSÅRETS AFSLUTNING.		



EGENKAPITALOPGØRELSE

1. januar - 31. december

	SELSKABSKAPITAL	DAGSVÆRDI- RESERVE	VEDTÆGTSMÆSSIGE RESERVER	OVERFØRT RESULTAT	I ALT
	DKK 1.000	DKK 1.000	DKK 1.000	DKK 1.000	DKK 1.000
Egenkapital, 1. januar	100.000	34.219	45.575	382.119	561.913
Regulering af sikrings- instrumenter til dagsværdi		5.672			5.672
Årets resultat				89.309	89.309
EGENKAPITAL, 31. DECEMBER	100.000	39.891	45.575	471.428	656.894



PENGESTRØMSOPGØRELSE

1. januar - 31. december

Årets resultat

Note 12 Reguleringer

CASHFLOW FRA DRIFT FØR ÆNDRINGER I DRIFTSKAPITAL

Note 13 Ændring i driftskapital

CASHFLOW FRA DRIFT FØR FINANSIELLE POSTER

Renteindbetalinger og lignende

Renteudbetalinger og lignende

CASHFLOW FRA DRIFTSAKTIVITET

Køb af materielle anlægsaktiver

Salg af materielle anlægsaktiver

CASHFLOW FRA INVESTERINGSAKTIVITET

Optagelse af gæld hos realkreditinstitutter

Optagelse af gæld ved leasingselskab

Tilbagebetaling til realkreditinstitutter

Tilbagebetaling til leasingselskaber

CASHFLOW FRA FINANSIERINGSAKTIVITET

CASHFLOW FOR ÅRET

Likvider 1. januar

LIKVIDER 31. DECEMBER
2025

DKK 1.000

89.309

89.953

179.262

-49

179.213

606

-21.693

158.126

-42.563

28

-42.535

0

7.615

-28.627

-4.648

-25.660
89.931

46.332

136.263
2024

DKK 1.000

17.231

90.726

107.957

-50.542

57.415

1.637

-22.711

36.341

-79.284

175

-79.109

34.554

36.232

-19.181

-3.246

48.359
5.591

40.741

46.332

NOTER TIL ÅRSRAPPORT

	2025	2024
	DKK 1.000	DKK 1.000
Note 1 NETTOOMSÆTNING		
Aeronautiske aktiviteter	526.162	451.767
Ikke-aeronautiske aktiviteter	460.021	502.370
	986.183	954.137
Note 2 Andre driftsindtægter		
Slutafregning Covid-19-støtte tidligere år	0	10.747
Note 3 HONORAR TIL GENERALFORSAMLINGSVALGT REVISOR		
Revisionshonorar til den generalforsamlingsvalgte revisor fra PricewaterhouseCoopers	258	247
Andre erklæringer med sikkerhed	42	55
Andre ydelser	3.361	910
	3.661	1.212





Note 4

PERSONALEOMKOSTNINGER

Gager og lønninger

Pensioner

Andre udgifter til social sikring

Øvrige personaleudgifter

Aktiveret som anlægsaktiver

Heraf udgør vederlag til direktionen og bestyrelsen:

Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede medarbejdere
2025

DKK 1.000

420.856

45.957

5.927

28.106

500.846

-560

500.286

3.829

782
2024

DKK 1.000

441.074

43.991

6.063

20.952

512.080

-533

511.547

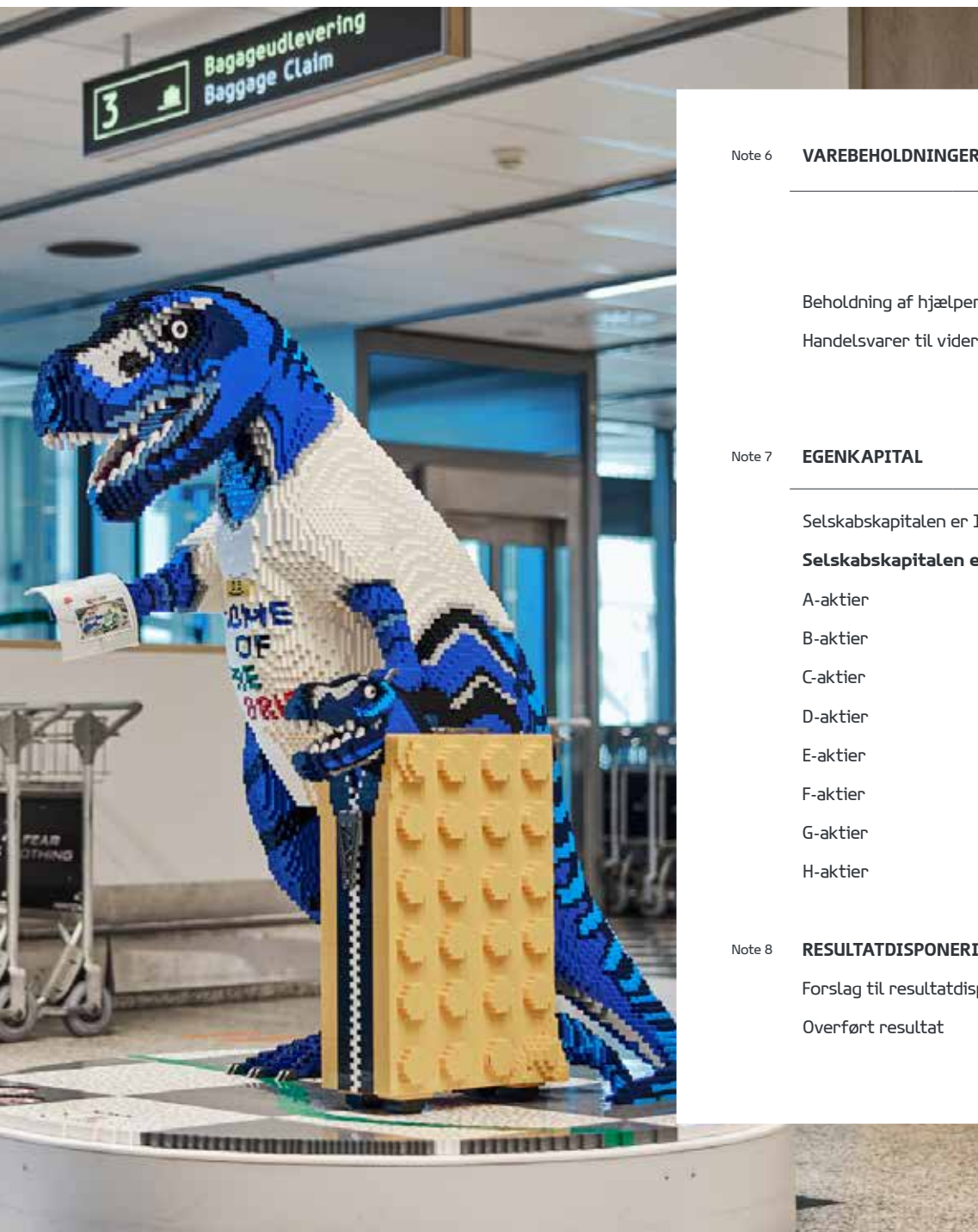
5.630

835

Note 5 **MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER**

	Grunde og bygninger	Startbaner, platforme og rulleveje m.v.	Tekn. anlæg handl. materiel tekn. udstyr og lysanlæg	Rullende materiel og inventar	Materielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
	DKK 1.000	DKK 1.000	DKK 1.000	DKK 1.000	DKK 1.000	DKK 1.000
Kostpris 1. januar	1.165.040	410.923	426.504	465.762	54.718	2.522.947
Årets tilgang	0	5.069	331	8.029	29.134	42.563
Årets afgang	0	0	-43	-527	0	-570
Overførser	0	0	420	8.004	-8.424	0
Anskaffelsespris 31. december	1.165.040	415.992	427.212	481.268	75.428	2.564.940
Nedskrivninger 1. januar	73.025	12.770	7.340	456	0	93.591
Årets nedskrivning	159	0	0	0	0	159
Nedskrivninger 31. december	73.184	12.770	7.340	456	0	93.750
Afskrivninger 1. januar	354.176	227.596	300.918	401.180	0	1.283.870
Årets afskrivninger	24.110	9.130	18.574	16.920	0	68.734
Tilbageførte afskrivninger på årets afgang	0	0	-43	-527	0	-570
Afskrivninger 31. december	378.286	236.726	319.449	417.573	0	1.352.034
Regnskabsmæssig værdi 31. december	713.570	166.496	100.423	63.239	75.428	1.119.156
Heraf finansielle leasingaktiver	5.866	0	13.295	17.012	0	36.173

I den regnskabsmæssige værdi på Materielle anlægsaktiver er indeholdt finansieringsomkostninger i fremstillingsperioden med ialt t.DKK 23.680. Beløbet er fordelt med t. DKK 19.718 på Grunde og bygninger og t.DKK 3.962 på Startbaner mv.



Note 6 VAREBEHOLDNINGER

Beholdning af hjælpematerialer
Handelsvarer til videresalg

2025

DKK 1.000

3.258

27.944

31.202

2024

DKK 1.000

2.632

36.303

38.935

Note 7 EGENKAPITAL

Selskabskapitalen er 100.000,- fordelt i aktier á 100,- og multipla heraf.

Selskabskapitalen er nominelt opdelt således:

A-aktier	34.300
B-aktier	25.900
C-aktier	15.000
D-aktier	10.700
E-aktier	6.900
F-aktier	6.100
G-aktier	1.000
H-aktier	100

Virksomheden har 1.000 egne H-aktier á nominelt 100.

Virksomhedens beholdning af egne aktier udgør 0,1 % af den nominelle aktiekapital.

Note 8 RESULTATDISPONERING

Forslag til resultatdisponering
Overført resultat

89.309

89.309

17.231

17.231

Note 9 **LANGFRISTEDE GÆLDSFORPLIGTIGELSER**

Afdrag, der forfalder inden for 1 år, er opført under kortfristede gældsforpligtelser. Øvrige forpligtelser er indregnet under langfristede gældsforpligtelser. Gældsforpligtelserne forfalder efter nedenstående orden:

	2025	2024
	DKK 1.000	DKK 1.000
GÆLD TIL REALKREDITINSTITUTTER		
Efter 5 år	430.006	465.532
Mellem 1 og 5 år	126.888	121.554
Langfristet del	556.894	587.086
Indenfor 1 år	29.683	28.037
	586.577	615.123
LEASINGFORPLIGTELSE		
Efter 5 år	6.942	14.067
Mellem 1 og 5 år	23.767	14.720
Langfristet del	30.709	28.787
Indenfor 1 år	5.244	4.199
	35.953	32.986

Gæld til Realkreditinstitutter på DKK 587 mio. forventes afviklet som annuitetslån til 2044. De ovenfor anførte tal er udtryk for den aktuelle afviklingsprofil på lånene, der er optaget på balancedagen.

Note 10 **ANDEN GÆLD**

Afdrag, der forfalder inden for 1 år, er opført under kortfristede gældsforpligtelser. Øvrige forpligtelser er indregnet under langfristede gældsforpligtelser. Afdrag der forfalder efter 5 år udgør DKK 0.



Note 11

Regnskabsposten afdækningsforretninger vedrørende gæld består af positiv dagsværdi af renteswap med DKK 39,9 mio. Renteswappene er indgået til sikring af fast rente på virksomhedens variabelt forrentede kreditforeningslån. Renteswappene sikrer en fast rente i intervallet 0,97 %-1,24 % i restløbetiden på lånet. Forskelsrenten afregnes månedsvis. Modparten er virksomhedens hovedbankforbindelse.

Note 12

Afskrivninger på materielle anlægsaktiver inklusive
avance og tab ved salg af anlægsaktiver

Finansielle indtægter

Finansielle omkostninger

2025
DKK 1.000

2024
DKK 1.000

68.865

69.652

-606

-1.637

21.694

22.711

89.953

90.726

Note 13

Dagsværdireguleringer ført over egenkapitalen

Ændring i varebeholdninger

Ændring i tilgodehavender

Ændring i leverandører af vare- og tjenesteydelser,

anden gæld og periodeafgrænsningsposter

5.672

-9.667

7.733

-1.826

-7.935

7.105

-5.519

-46.154

-49

-50.542

Note 14 **EVENTUALPOSTER OG ANDRE ØKONOMISKE FORPLIGTELSE**

Sikkerhedsstillelser

Via kreditinstitut er der stillet en betalingsgaranti på DKK 0,2 mio.

Til sikkerhed for lån i realkreditinstitut er der deponeret:

Realkreditpantebreve, DKK 587 mio. med pant i grunde og bygninger til en bogført værdi af DKK 714 mio.

Leje- og leasingkontrakter

Selskabet har indgået operationelle leasingaftaler, der løber indtil 2029.

Selskabet har indgået en huslejekontrakt med en årlig husleje på TDKK 2.497, med mulighed for opsigelse i 2028.

Andre eventualforpligtelser

Der er indgået kontraktlige forpligtelser til en værdi af

Der er afgivet kaution for DKK 141 mio. vedrørende leasingkontrakt i parkeringshusene. Selskabet er kontraktligt forpligtet til at indtræde i leasingaftalerne i 2032, hvor forpligtelsen maksimalt vil udgøre DKK 72,8 mio.

2025

DKK 1.000

2.868

8.564

2024

DKK 1.000

2.203

10.534





Note 15 **NÆRTSTÅENDE PARTER OG EJERFORHOLD**

Transaktioner

Selskabet har valgt kun at oplyse om transaktioner, der ikke er foretaget på normale markedsvilkår efter årsregnskabslovens § 98 c stk. 7.

Der har i regnskabsåret ikke været sådanne transaktioner.

EJERFORHOLD

Ejerforhold pr. 31. december 2025

Vejle Kommune	34,3%
Kolding Kommune	25,9%
Billund Kommune	15,0%
Horsens kommune	10,7%
Fredericia Kommune	6,9%
Hedensted Kommune	6,1%
Ikast-Brandø Kommune	1,0%
Billund Lufthavn A/S	0,1%
	100,0%

Note 16 **OMTALE AF BETYDNINGSFULDE HÆNDELSER, SOM ER INDTRUFFET EFTER REGNSKABSÅRETS AFSLUTNING**

Der er efter regnskabsafslutning ikke indtruffet begivenheder, som væsentligt vil kunne påvirke selskabets finansielle stilling.



Billund Airport

Årsrapport 2025

Billund Lufthavn A/S – Passagerterminalen 10 – 7190 Billund