

Vi binder Norge sammen

- og Norge sammen med verden



ÅRET 2015

50 000 000

PASSASJERER

724 000

AVGANGER OG
LANDINGER

3 157

ANSATTE



300 000

PASIENTREISER

88 PROSENT

PUNKTLIGHET

Våre resultater

MILLIONER KRONER	2015	2014	2013	2012
Driftsinntekter lufthavnvirksomhet	9 424,1	9 561,5	9 001,1	8 255,8
Driftsinntekter flysikringstjeneste	2 087,6	2 014,8	1 897,3	1 837,1
Sum driftsinntekter konsern	11 989,4	10 671,0	9 977,6	9 152,1
EBITDA Konsern	4 691,8	3 648,3	2 993,0	2 918,2
Resultat etter skatt	2 449,0	1 398,7	890,9	854,7
Antall flypassasjerer (tall i 1 000)	50 024,9	50 106,8	48 799,0	46 511,0
Antall flybevegelser (tall i 1 000)	724,1	738,1	731,1	669,0

Driftsinntekter
lufthavnvirksomhet

9 424,1

MILLIONER KRONER

Driftsinntekter
flysikringstjeneste

2 087,6

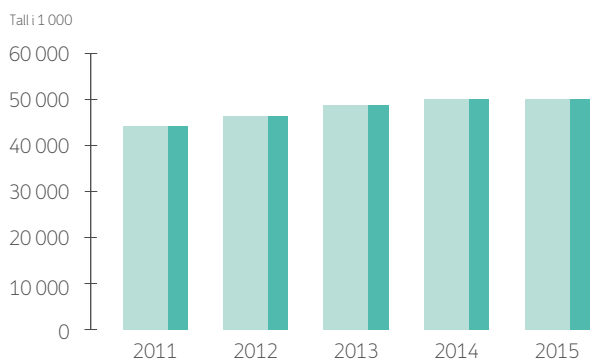
MILLIONER KRONER

Resultat
etter skatt

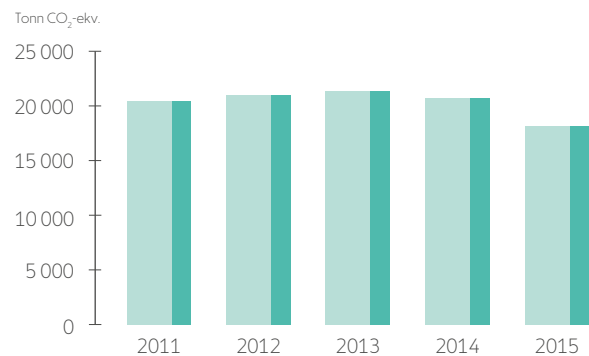
2 449,0

MILLIONER KRONER

ANTALL FLYPASSASJERER
2011-2015



AVINORS EGNE KONTROLLERBARE KLIMAGASSUTSLIPP
2011-2015



Innhold

Om Avinor	6
Konsernsjefen har ordet	8
Styrets årsberetning 2015	11
Eierstyring og selskapsledelse	16
Samfunnsansvar	20
Oversikt over indikatorer	50
Konsernledelsen	56
Styret	57
Resultatregnskap	60
Utvidet resultat	61
Balanse	62
Oppstilling over endringer i egenkapital	64
Kontantstrøm	66
Noter til regnskapet	68
Erklæring fra styret og konsernsjef	115
Revisors beretning	116

Om Avinor

Avinor er et heleid statlig aksjeselskap under Samferdselsdepartementet og har ansvar for de 46 statlig eide lufthavnene og flysikringstjenesten for sivil og militær luftfart i Norge. 12 lufthavner drives i samarbeid med Forsvaret. Flysikringstjenesten ble i 2014 organisert i et eget selskap, heleid av Avinor.

VISJON

Vi skaper verdifulle relasjoner!

MISJON

Avinor skal utvikle og drive et sikkert, effektivt og bærekraftig luftfartssystem i hele landet

VERDIER

- Åpen
- Ansvarlig
- Handlekraftig
- Kundeorientert

Avinor er selvfinansiert. Lufthavnvirksomheten drives som en enhet hvor lufthavner med overskudd finansierer lufthavner med underskudd. Avinors hovedinntektskilder er avgifter fra flyselskapene og passasjerene, samt inntekter fra utleie av areal til butikkdrift, Duty Free-salg, servering og andre servicetilbud til passasjerene. Avinor har også inntekter fra utleie av areal til lufthavnhoteller og parkeringsanlegg.

Oslo Lufthavn er navet i luftfarts-Norge og knutepunkt for trafikken mellom Norge og utlandet. Lufthavnen står alene for over halvparten av flytrafikken, og overskuddet fra Oslo Lufthavn er sentralt for finansieringen av nettverket av lufthavner spredt over hele landet.

Sikkerhet har høyeste prioritet i Avinor. Verken i 2014 eller i 2015 har det inntruffet luftfartsulykker med personskader i norsk luftfart der Avinor var medvirkende part. Alle hendelser av en viss alvorlighetsgrad følges nøye opp, i henhold til nasjonalt regelverk.

Det samlede antall passasjerer (rute, charter og offshore) ved Avinors lufthavner var 50 023 416 i 2015, en nedgang på 0,2 prosent fra 2014. Det er første år med nedgang i trafikken siden 2009. Utlandstrafikken fortsatte å øke og steg totalt med 1,5 prosent sammenliknet med året før. På Oslo Lufthavn var antall passasjerer 24 678 195, en økning på 17 prosent sammenliknet med 2014. Offshorerelatert trafikk hadde en nedgang på 11,7 prosent. Dette har sammenheng med nedgangen i olje- og gassindustrien.

Det ble gjennomført i alt 724 094 avganger eller landinger samlet for Avinors lufthavner, ned 3 prosent fra året før. Antall overflygninger i norsk luftrom steg med 6,1 prosent.

Aksjene i Avinor AS er 100 prosent eid av den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet forvalter statens eierstyring, og fastsetter Avinors finansielle rammer. I tillegg regulerer Samferdselsdepartementet Avinors inntekter fra lufthavn-avgiftene, og er ansvarlig for å sette ytelsesmål for flysikringstjenester. Samferdselsdepartementet er overordnet myndighet for norsk luftfart, og fastsetter også Luftfartstilsynets regelverk som har konsekvenser for Avinors drift. Avinors hovedkontor ligger i Oslo.



VÅRE LUFTHAVNER

Avinors lufthavner er svært ulike i størrelse og trafikkvolum. Oslo Lufthavn er den klart største lufthavnen og står for mer enn halvparten av flytrafikken i Norge og 70 prosent av all utlandstrafikk. Stavanger, Bergen og Trondheim har også betydelig direkte utlandstrafikk. Det er også utlandstrafikk på noen andre lufthavner, som Tromsø, Bodø, Molde, Ålesund, Haugesund, Kristiansand og Kristiansund.

Det er kun Oslo Lufthavn som har to parallelle rullebaner. Stavanger lufthavn har en sekundær-rullebane som tas i bruk ved spesielle vindforhold. Trafikkprognosene tilsier behov for en tredje rullebane på Oslo Lufthavn i 2030. Det vil også bli behov for en andre rullebane på Bergen lufthavn, Flesland omkring 2040.

Banelengdene på Oslo Lufthavn er 3 600 meter. På de øvrige større lufthavnene er banelengdene på 2 600- ca. 3 000 meter, noe som betyr at de kan brukes av større jettfly. 27 av Avinors 46 lufthavner er kortbanelufthavner, med rullebaner mellom 800 og 1 200 meter og kun to-tre rute-flygninger per dag. Disse er det bare mindre fly av typen Dash 8, ambulansfly og privatfly som kan trafikkere. Disse 27 små lufthavnene har stor betydning for opprettholdelsen av bosetting og næringsliv i distriktene.

Konsernsjefen har ordet

Modernisert og fremtidsrettet

Norsk og internasjonal luftfart er i stadig endring, og i Norge har vi for første gang siden 2009 opplevd et år med en liten tilbakegang i trafikken. Dette påvirker økonomien til luftfartsbransjen, også Avinor.

Vi lanserte i 2014 et program som skal modernisere og effektivisere virksomheten. Blant annet etablerte vi et mål om å redusere våre driftskostnader med 600 millioner kroner årlig fra og med 2018, i forhold til våre daværende planer. I 2015 oppnådde vi en kostnadsreduksjon på godt over 150 millioner kroner, ned 1,7 prosent sammenlignet med 2014. Som et selvfinansiert selskap, der de store lufthavnene finansierer Norges landsdekkende nett av lufthavner, er effektiv drift særlig viktig for Avinor. Hver krone vi tjener brukes til vedlikehold og utbygging av en infrastruktur landet er avhengig av.

I Avinor ønsker vi å ta et helhetlig ansvar for passasjerreisen, og vi vet at mange opplever det som stressende å fly. De siste årene har vi derfor gjennomført en rekke tiltak som skal hjelpe alle, og har særlig lagt vekt på passasjerer med spesielle behov. Det er fokus på at sikkerhetskontrollen ikke skal oppfattes som problematisk, og undersøkelser viser at vi nå scorer høyt på dette området med hensyn til kundetilfredshet. Dessverre er regelverket slik at man ikke kan ta med vann gjennom sikkerhetskontrollen, og flere lufthavner tilbyr derfor gratis drikkevann på innsiden av sikkerhetskontrollen. Vi har også foretatt en rekke endringer i utformingen av våre butikker, inkludert Duty Free-butikkene, slik at kundeopplevelsen skal bli best mulig.

Det kundene våre er aller mest opptatt av, er at flyene går når de skal. I 2015 var punktligheten ved Avinors lufthavner 88 prosent, samme nivå som i 2014. Sammenliknet med lufthavner internasjonalt ligger vi svært godt an. Punktlighet er krevende i Norge, hvor været ofte byr på utfordringer.

Sikkerhet er prioritet nummer én i Avinor. Det var i 2015 ingen luftfartsulykker i norsk luftfart der Avinor medvirket til årsaken.

Avinors mål er å redusere de totale klimagassutslipp konsernet selv kontrollerer, uavhengig av trafikkvekst. Vi ønsker også være en pådriver for å redusere de samlede klimagassutslippene fra norsk luftfart. I 2015 var Avinors egne klimagassutslipp fra lufthavndrift lavere enn i 2012. Fra januar 2016 er Oslo Lufthavn verdens første internasjonale lufthavn med faste leveranser av biodrivstoff for fly. Innfasing av karbon-nøytralt biodrivstoff for luftfart er et viktig bidrag når klimagassutslippene fra luftfarten skal ned. Det jet biodrivstoffet som leveres til Oslo Lufthavn produseres fra planten Camelina. Det er sertifisert, inneholder ikke palmeolje og fortrenger ikke matvareproduksjon eller regnskog.

Våren 2015 utarbeidet Avinor en ny vurdering av Norges lufthavnstruktur. Avinor konkluderte med at vi ikke vil foreslå at noen lufthavner skal legges ned i neste fireårsperiode. Forutsetningen for dette er at kostnadene til driften av de små lokale lufthavnene reduseres med 100-150 millioner kroner innen 2019. Dette målet vil vi nå.

Arbeidet på Oslo Lufthavn, med utvidelse av terminalen og ny pir nord, går i henhold til planene, både med hensyn til kostnader og framdrift. Offisiell åpning vil være 27. april 2017. Ny terminal på Bergen lufthavn, Flesland tar form og arbeidet går også her i henhold til planen, med offisiell åpning 17. august 2017. Etablering av fjernstyrte tårn er en nyvinning Avinor vil etablere for i første omgang 15 av våre mindre enheter. De første tårnene vil være prøvedrift i løpet av 2017. Vi har et spennende år foran oss.

Det kundene våre er aller mest opptatt av, er at flyene går når de skal. I 2015 var punktligheten ved Avinors lufthavner 88 prosent, samme nivå som i 2014. Sammenliknet med lufthavner internasjonalt ligger vi svært godt an.



A handwritten signature in dark ink, which reads "Dag Falk-Petersen". The signature is fluid and cursive, with the first letters of the first and last names being capitalized and prominent.

Dag Falk-Petersen
Konsernsjef





Styrets årsberetning 2015

- Eiendomssalg, økte inntekter per passasjer og reduserte kostnader ga positivt resultat tross trafikknedgang.
- Konsernets moderniseringsprogram innfridde med god margin – besparelse på over 150 millioner kroner i 2015.
- Terminal 2-prosjektet på Oslo Lufthavn og Terminal 3-prosjektet på Bergen lufthavn, Flesland er i rute – begge åpner i 2017.
- Fra januar 2016 tilbyr Oslo Lufthavn som verdens første internasjonale lufthavn faste leveranser av jet biodrivstoff til alle flyselskap.
- Avinor har inngått avtale med Kongsberg Defence Systems om den mest omfattende satsning på fjernstyrte tårn som er lansert innenfor internasjonal luftfart. Tårnsenter er under etablering i Bodø.
- Forenklet transfer fra utland til innland innført på Oslo Lufthavn.

HOVEDTREKK I 2015

(Fjorårets tall i parentes)

Trafikkvolumet i 2015 målt i antall passasjerer over Avinors lufthavner utgjorde 50,0 millioner, en reduksjon på 0,2 prosent fra året før. Svakere konjunkturer innenfor olje og gass har spesielt rammet innenriks flytrafikk og offshore helikoptertrafikk på Vestlandet. Det forventes en vekst i flytrafikken i 2016, men den samfunnsøkonomiske utviklingen kan påvirke veksten. Avinor møter den økte usikkerheten med tiltak for effektivisering og reduksjon i kostnader.

Til tross for høy utbyggingsaktivitet samtidig med løpende trafikkavvikling, ble sikker og stabil drift opprettholdt i 2015. Gjennomsnittlig punktlighet og regularitet siste 12 måneder utgjorde henholdsvis 88 prosent (88 prosent) og 98 prosent (98 prosent). Det har i 2015 ikke vært luftfartsulykker hvor Avinor har vært medvirkende part.

Konsernets driftsinntekter i 2015 utgjorde 11 989 millioner kroner (10 671 millioner kroner) med et resultat etter skatt på 2 448 millioner kroner (1 399 millioner kroner). Årets resultat er positivt påvirket av gevinst ved salg av hotelleiendom på Gardermoen.

Fra og med januar 2016 tilbys jet biodrivstoff til alle flyselskaper som fyller drivstoff ved Oslo Lufthavn Gardermoen. Oslo Lufthavn er verdens første internasjonale flyplass med faste leveranser av jet biodrivstoff.

I forbindelse med utvikling av fjernstyrte tårntjenester, inngikk Avinor i 2015 avtale med Kongsberg Defence Systems og med Indra Navia AS som underleverandør. Avtalen mellom Avinor og Kongsberg er den mest omfattende satsning på fjernstyrte tårn som er lansert innenfor internasjonal luftfart. Et tårnsenter er under etablering i Bodø og skal stå ferdig i 2017. Fjernstyrte tårn vil bety en betydelig kostnadsreduksjon for tårntjenestene ved norske lufthavner.

Etter en bred og strukturert salgsprosess inngikk Avinor den 05.11.2015 avtale med O. G. Ottersland AS om salg av eiendommen som huser Radisson BLU Airport Hotel Oslo. Salget ga konsernet en gevinst på 1 266 millioner kroner. Styret er meget tilfreds med de verdiene som her er utviklet over lang tid og som nå er realisert til en god pris. Salget er gjennomført for å styrke konsernets egenkapital og er i samsvar med konsernets reviderte strategi for kommersiell eiendom.

Ordningen med forenklet transfer fra utland til innland på Gardermoen, uten uthenting av bagasje, ny innsjekk og ny sikkerhetskontroll, er utvidet. Alle reisende med Norwegian og SAS med gjennomgående billett og kun håndbagasje kan benytte ordningen uansett rutekombinasjon. For de med innsjekket bagasje utvides ordningen til å gjelde flere ruter etter hvert som Tollvesenet, flyselskapene og Avinor får økt kapasiteten med å samordne passasjer og bagasje gjennom tollkontrollen.

Utbyggingsprosjektene ved Oslo Lufthavn Gardermoen, og Bergen lufthavn, Flesland, følger fremdriftsplan og begge prosjektene ligger foran budsjett. Prosjektet på Gardermoen er ca. 88 prosent ferdigstilt og Flesland ca. 70 prosent ferdigstilt per 31.12.2015. Det forventes at begge prosjektene sluttføres i henhold til plan og begge prosjektene ligger foran.

En stor del av lufthavnenes totale virksomhet er konkurranseutsatt. Det forventes at også tårntjenesten i større grad enn i dag skal konkurranseutsettes.

Konsernets moderniseringsprogram hadde god fremdrift i 2015 og innfridde med god margin målet på 150 millioner kroner i effektivisering og kostnadsbesparelser. Målsatt kostnadsbesparelse samlet sett er 600 millioner kroner per år fra 2018. Målsatt akkumulert besparelse i perioden 2015 – 2018 er 1,5 milliarder kroner.

Fusjon mellom Avinor AS og Oslo Lufthavn AS ble gjennomført med virkning fra 01.01.2016.

Sandefjord tingrett avsa dom den 21.05.2015 i tvist om betalingsplikt for flysikringstjenester i Farris trafikkområde, hvor Sandefjord lufthavn, Torp ble frifunnet for betalingsplikt. Dersom dommen blir rettskraftig, vil det kunne medføre en usikker finansiering av sentrale deler av norsk flysikrings-virksomhet som, etter rettens vurdering, har «offentligrettslig karakter». Dommen er anket.

Rettslig avtaleskjønn for fastsettelse av kjøpsbeløp eller årlig bruksvederlag for luftfartskritiske arealer som eies av Forsvaret på Værnes lufthavn forelå 13.08.2015. I samsvar med dette har Avinor reflektert 256 millioner kroner i balansen per 31.12.2015.

OM AVINOR

Avinor AS er et statlig eid aksjeselskap med oppdrag å legge til rette for sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av Norge. Virksomheten omfatter et nettverk av 46 lufthavner samt flysikringstjeneste for hele Norge. Per 31.12.2015 utgjorde virksomhetens balanse 38,8 milliarder kroner. Antall ansatte var 3 157.

Aksjene i Avinor AS er 100 prosent eid av den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet forvalter statens eierstyring og fastsetter Avinors finansielle rammer. Samferdselsdepartementet er også overordnet myndighet for norsk luftfart, og fastsetter Luftfartstilsynets regelverk som har konsekvenser for Avinors drift.

Avinors hovedkontor ligger i Oslo, mens de fleste ansatte er lokalisert utenfor Oslo på konsernets lufthavner og i flysikringstjenesten.

ØKONOMI OG FINANS KONSERN

Konsernets driftsinntekter i 2015 utgjorde 11 989 millioner kroner (10 671 millioner kroner) med et resultat etter skatt på 2 449 millioner kroner (1 399 millioner kroner). Økningen i

driftsinntekter og resultat etter skatt skyldtes i hovedsak gevinst ved salg av eiendom.

Konsernets balanse per 31.12.2015 utgjorde 38 785 millioner kroner (33 737 millioner kroner) med en egenkapitalandel på 38,2 prosent (36,2 prosent). Avkastning på investert kapital ble 9,3 prosent (6,4 prosent). Konsernets egenkapitalandel og avkastning på investert kapital ble styrket i 2015 som følge av salg av eiendom og reduserte pensjonsforpliktelse.

Konsernet hadde i 2015 en kontantstrøm før utbetalt utbytte og endring av gjeld på minus 1 226 millioner kroner (minus 1 648 millioner kroner). Utbetalt utbytte utgjorde 500 millioner kroner (445 millioner kroner). For å styrke konsernets egenkapitalandel i en periode med høye investeringer, er maksimalt utbytte satt til 500 millioner kroner per år for regnskapsårene 2014, 2015, 2016 og 2017. Samlet rentebærende gjeld per 31.12.2015 utgjorde 18 490 millioner kroner (15 290 millioner kroner).

Som følge av konjunktorene innenfor olje og gass, er innenriks flytrafikk og offshore helikoptertrafikk redusert fra 2014. Dette har spesielt rammet flyplassene på Vestlandet. Innlandstrafikken ble totalt sett redusert med 1,0 prosent fra året før, mens utlandstrafikken økte med 1,5 prosent. Samlet reiste det 50,0 millioner passasjerer over Avinors lufthavner i 2015, en reduksjon på 0,2 prosent fra året før.

Underliggende driftsinntekter, justert for salgsgvinster og andre poster, ble redusert med 0,2 prosent i 2015. Driftsinntekt per passasjer var på samme nivå som året før. En reduksjon i trafikkinntekter per passasjer på 0,8 prosent ble kompensert av økte salgs- og leieinntekter. Innenfor lufthavnvirksomheten utgjorde salgs- og leieinntekter 54 prosent av samlede driftsinntekter.

Underliggende driftskostnader i 2015 (eksklusive varekostnader, resultatført andel av utbyggingsprosjektet på Gardermoen, verdiendringer og pensjon planendringer) utgjorde 6 735 millioner kroner (6 854 millioner kroner). Reduksjon fra året før skyldes i hovedsak reduserte prosjektkostnader, konsulentkostnader, pensjonskostnader og kostnader relatert til reparasjon og vedlikehold. Bortfallet av den differensierte arbeidsgiveravgiften fra 01.07.14 har medført økte kostnader for Avinors virksomhet i distriktene. Effekten på årsbasis utgjør i nivå 40 millioner kroner.

Konsernets moderniseringsprogram innfridde med god margin målet på 150 millioner kroner i effektivisering og kostnadsbesparelser i 2015. Målsatt kostnadsbesparelse samlet sett er 600 millioner kroner per år fra 2018 og akkumulert 1 500 millioner kroner over perioden 2015 – 2018.

Det er i 2015 kostnadsført (før avskrivninger) 248 millioner kroner (416 millioner kroner) knyttet til merkostnader for å opprettholde god drift og effektiv trafikkavvikling parallelt med utbygging for Terminal 2-prosjektet ved Oslo Lufthavn.

Samlede av- og nedskrivninger i 2015 utgjorde 1 459 millioner kroner (1 340 millioner kroner). Økningen skyldes at flere anlegg under utførelse er ferdigstilt og tatt i bruk. Meravskrivninger

knyttet til utbyggingsprosjektet ved Oslo Lufthavn Gardermoen, utgjorde 66 millioner kroner (65 millioner kroner).

Konsernets netto finansresultat i 2015 var minus 329 millioner kroner (minus 369 millioner kroner). Redusert rentenivå og økt omfang av balanseførte rentekostnader knyttet til utbyggingsprosjekter har motvirket effekten av økt rentebærende gjeld.

Skattekostnaden i 2015 utgjorde 455 millioner kroner (538 millioner kroner). Gevinst ved salg av eiendom gjennom salg av aksjer er fritatt for skatt.

ØKONOMI OG FINANS AVINOR AS

Morselskapet Avinor AS hadde i 2015 4 987 millioner kroner (5 486 millioner kroner) i driftsinntekter med et resultat etter skatt på 91 millioner kroner (187 millioner kroner). Regnskapstallene er påvirket av utskillelsen av flysikringsdivisjonen som 100 prosent eid datterselskap med virkning fra 01.06.14.

Morselskapets balanse per 31.12.2015 utgjorde 28 070 millioner kroner (23 790 millioner kroner med en egenkapitalandel på 30,5 prosent (36,7 prosent)).

Avinor AS hadde i 2015 en kontantstrøm før utbetalt utbytte og endring av gjeld på minus 1 892 millioner kroner (minus 2 085 millioner kroner). Utbetalt utbytte utgjorde 500 millioner kroner (445 millioner kroner). Samlet rentebærende gjeld per 31.12.2015 utgjorde 13 969 millioner kroner (10 109 millioner kroner).

DISPONERING AV ÅRETS RESULTAT

Styret foreslår følgende disponering av årets resultat:

Til utbytte:	500,0 millioner kroner
Til konsernbidrag:	6,1 millioner kroner
Fra annen egenkapital:	- 414,5 millioner kroner

Basert på prognoser og beregnet nåverdi av estimert framtidig kontantstrøm, er årsregnskapet utarbeidet under forutsetning av fortsatt drift. For ytterligere detaljer henvises det til note 17 i regnskapet.

RISIKOFORHOLD

Konsernets virksomhet er fokusert på sikker avvikling av flytrafikken med prosedyrer og tiltak for å minimere både sannsynligheten for og konsekvensen av ulykker og alvorlige hendelser. Utviklingen i regulatoriske forhold knyttet til flysikkerhetsprosedyrer og tiltak kan ha finansielle konsekvenser for konsernet.

Avinor ivaretar nasjonale sektorpolitiske mål. Staten setter føringer for en rekke forhold herunder lufthavnstruktur, beredskap, luftfartssavgifter og samfunnsplagte oppgaver. Omfang og innretning av sektorpolitiske føringer kan endre seg over tid.

Virksomhetens balanseførte driftsmidler er av langsiktig natur og den operative driften er i stor grad regulert av lover og forskrifter. Som en følge av dette har Avinor en høy andel faste kostnader som i liten grad varierer med endringer i trafikkvolum og kapasitetsutnyttelse. Konsernets inntjening og finansielle verdi er påvirket av endringer i trafikkvolumet.

Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim lufthavner er en sentral finansieringskilde for det øvrige lufthavnnett i Norge. De store lufthavnenes inntjening er eksponert for konjunktorendringer samt for konkurranse fra lufthavner utenfor Avinors nettverk.

Inntekter fra tjenester og tilbud til passasjerene har en sentral betydning i konsernets finansiering. Spesielt vil endringer i rammebetingelsene rundt Duty Free-ordningen få vesentlig effekt på konsernets inntjening og finansielle verdi.

Det benyttes finansielle sikringsinstrumenter til å begrense risiko knyttet til endringer i renter, valutakurser og kraftpriser. Verdien av sikringsinstrumentene endrer seg i samsvar med priser i markedet. Ved plassering av konsernets overskuddslikviditet vektlegges utsteders soliditet og plasseringens likviditet. Konsernets likviditetsbeholdning er plassert i bank på forhandlede vilkår.

Det er uenighet mellom Forsvaret og Avinor om fordeling av kostnader ved lufthavner der partene har felles drift. Avinor har reflektert dette i regnskapet gjennom avsetninger basert på beste skjønnsmessige estimater.

Rettslig avtaleskjønn for fastsettelse av kjøpsbeløp eller årlig bruksvederlag for luftfartskritiske arealer som eies av Forsvaret på Bergen lufthavn, Flesland, forventes avholdt i 2016. Avgjørelsen kan ha finansielle konsekvenser som ikke er fullt ut reflektert i regnskapet per 31.12.2015.

Som en konsekvens av Stortingsvedtaket om opprettelse av ny kampflybase for Forsvaret på Ørland, er Avinor gitt i oppdrag å forberede overtagelse av ansvaret for flyplassdriften på Bodø lufthavn innen 01.08.2016. Finansielle premisser for overtagelse av driftsansvar, grunnarealer og annet teknisk utstyr fra Forsvaret er foreløpig ikke fastlagt. Bakgrunnen er uavklarte behov hos Forsvaret.

Samferdselsdepartementet ga i mars 2015 Avinor i oppdrag å gjennomføre en samfunnsøkonomisk analyse der gevinster og kostnader ved å bygge en ny lufthavn i Bodø blir sammenlignet med en oppgradering av eksisterende lufthavn. Spørsmålet om en eventuell ny lufthavn i Bodø skal legges frem i forbindelse med Nasjonal transportplan i første halvår 2017.

Avinor Flysikring AS er av staten utpekt som eneleverandør av innflygingskontrolltjenester med påfølgende leveringsplikt frem til 2024. I henhold til dom i Sandefjord tingrett har Avinor Flysikring AS leveringsplikt uten at tjenestemottaker har en korresponderende betalingsplikt. Dommen er anket.

I pensjonsforliket i 2005 ble det bestemt at offentlig tjenestepensjon skal justeres for økt forventet levealder og omfattes av nye regler for regulering av pensjon, men inneholdt ikke regler for samordning av tjenestepensjonsytelsen og nye folketrygdregler.

Regelverket for samordningen er dermed ikke avklart og derfor ikke hensyntatt i regnskapet.

Lufthavnene har utslippstillatelser som stiller krav til risikovurderinger for å identifisere mulige kilder for akutt forurensning med fare for skade på ytre miljø. Det arbeides løpende med å redusere risikoen for miljøskadelige hendelser, samtidig som at det drives en kartlegging og opprydding av tidligere forurensning. Det er avdekket miljøskadelige tilsetningsstoffer i brannskum som er spredt til naturmiljøet ved alle lufthavnene, og det arbeides med å avklare omfanget av tiltak som blir nødvendig å gjennomføre. Som grunnlag for dette arbeidet er det gjort risikovurderinger av mulige skader disse forurensningene har for helse og naturmiljø. De økonomiske konsekvensene av dette arbeidet er avhengig av omfang av lokaliteter som det må gjøres tiltak på, samt myndighetskrav og tilgjengelige tiltaksmetoder. Miljødirektoratet har signalisert at de vil komme med et pålegg om tiltak på Kjevik lufthavn, og at de sannsynligvis vil gi et samlepålegg om utarbeidelse av tiltaksplaner for resterende lufthavner. Pålegget vil sannsynligvis foreligge i 2017.

FORETAKSSTYRING I AVINOR

God eierstyring og selskapsledelse i Avinor skal sikre størst mulig verdiskapning og redusere virksomhetens risiko. Selskapets verdigrunnlag og etiske retningslinjer er grunnleggende premisser for Avinors eierstyring og selskapsledelse.

Staten som eier har fokus på at statseide selskaper følger «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse». Styret legger vekt på at virksomhetsstyringen i konsernet skal følge denne anbefalingen så langt den passer.

Avinor har utstedt obligasjoner som er notert på Oslo Børs og Luxembourg Børs. Oslo Børs er valgt som konsernets hjemmemarked. Konsernet følger Oslo Børs' anbefalinger for eierstyring og selskapsledelse så langt de passer. For nærmere omtale av foretaksstyring i Avinor henvises til kapitlet «Eierstyring og selskapsledelse i Avinor-konsernet».

SAMFUNNSANSVAR

Avinors arbeid med samfunnsansvar bygger på forventningene som stilles til arbeid med samfunnsansvar i Avinors vedtekter og i regnskapsloven. Avinor legger OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv til grunn for sitt arbeid med samfunnsansvar, og sluttet seg i 2014 til UN Global Compact. Arbeidet inkluderer ivaretagelse av menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og sosiale forhold, ytre miljø og bekjempelse av korrupsjon.

For nærmere omtale av Avinors arbeid med samfunnsansvar herunder klima, miljø, flysikkerhet, HMS, habilitet, anti-korrupsjon og trygg varsling vises til kapitlet om samfunnsansvar, jfr. RL § 3-3c.

FORSKNING OG UTVIKLING

Avinor gjennomfører flere prosjekter som bidrar til å optimalisere bruken av norsk luftrom. Arbeidet bidrar til økt sikkerhet,

økt kapasitet, mer effektive tjenesteleveranser og redusert miljøpåvirkning.

Avinor deltar i det felleseuropeiske forsknings- og utviklingsprogrammet SESAR (Single European Sky Air traffic management Research). Blant gjennomførte aktiviteter er testing av fjernstyring av flere lufthavner fra samme arbeidsposisjon. Resultatene er positive.

For nærmere omtale av Avinors arbeid med forskning og utvikling henvises til kapitlet om samfunnsansvar.

PERSONAL OG ORGANISASJON

Ved utgangen av året var det 3 157 (3 214) fast ansatte i konsernet. Samlet ble det utført 3 327 (3 326) årsverk av faste og midlertidige ansatte. Gjennomsnittsalderen for alle ansatte-grupper i konsernet er 44,4 år (44,5 år). Kvinneandelen blant fast ansatte er 22,5 prosent (22,2 prosent). Kvinneandelen i ledende stillinger er i samsvar med kvinneandelen i selskapet ellers. Tiltak knyttet til skjev kjønnsbalanse har økt antallet kvinnelige søkere, og redusert antallet kvinner som slutter i konsernet. Arbeidet med å øke kvinneandelen, både blant ansatte og ledere, vil bli intensivert.

Det legges vekt på at ansatte skal ha like muligheter i konsernet, uavhengig av kjønn, alder, funksjonsevne, etnisitet eller kulturell bakgrunn. Avinor har systematiserte prestasjonsamtaler som skal bidra til en objektiv og rettferdig lønns- og karriereutvikling. Medarbeiderundersøkelser bekrefter at ansatte opplever like muligheter. Engasjementet i konsernet er høyt.

Avinors strategiplan for 2014-2020 innebærer en høy omstillingstakt. Samarbeidet mellom konsernets ledelse og tillitsvalgte vurderes som konstruktivt og godt. I 2015 har partene, basert på hovedavtalen, utviklet en modell for kontinuerlig forbedring som implementeres i deler av virksomheten i 2016. Kultur- og lederutviklingsaktiviteter har høyere fokus på endringsledelse og kontinuerlig forbedring enn tidligere.

Sykefraværet i 2015 var 4,6 prosent (4,5 prosent). Det har vært jobbet aktivt med å redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven. Antallet brudd er redusert med 41 prosent i 2015. Overtid og mertid er redusert med 15,3 prosent i samme periode.

Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver. For ytterligere omtale av Avinor som arbeidsgiver henvises til kapitlet om samfunnsansvar, jfr. RL § 3-3c.

FRAMTIDSUTSIKTER OG RAMMEBETINGELSER

Mobilitet og effektiv lufttransport er sentralt for samfunnsutviklingen og bidrar til styrket økonomisk vekst i distriktene og regionene. Avinors høye aktivitets- og investeringsnivå videreføres for å ivareta samfunnsoppdraget om gode regionale, nasjonale, europeiske og interkontinentale flytilbud.

Det forventes en vekst i flytrafikken i 2016, men usikkerheten i den samfunnsøkonomiske utviklingen kan påvirke bildet. Avinor møter økt samfunnsøkonomisk usikkerhet med tiltak knyttet til økt effektivisering og reduksjoner på kostnadssiden. Samtidig er det et

behov for å videreføre de kapasitetsøkende tiltak som er planlagt. Avinor fortsetter arbeidet med å forbedre egen miljøprestasjon og være en drivkraft for klima- og miljøarbeidet innen luftfarten.

Som leverandør av flysikringstjenester følges den internasjonale dereguleringen av, og utviklingen av konkurranse for, tårn- og

innflygingstjenester nøye. Avinors flysikringsvirksomhet skal være en konkurransedyktig og foretrukken leverandør i et fremtidig konkurranseutsatt marked, og vil gjennomføre nødvendige tilpasninger for å nå dette målet. Konsernet vil legge til rette for økt bruk av konkurranse og arbeide for utvikling av effektive markeder.

Styret takker alle ansatte og samarbeidspartnere for god innsats i 2015.

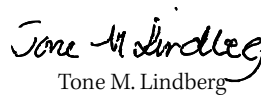
Oslo, 30. mars 2016
Styret i Avinor AS



Ola Mørkved Rinnan
Styrets leder



Ola H. Strand
Nestleder



Tone M. Lindberg



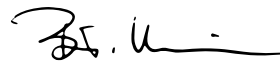
Eli Skrovset



Mari Thjomøe



Herlof Nilssen



Bjørn Tore Mikkelsen



Per Erik Nordsveen



Heidi Anette Sørum



Grete Ovnerud



Dag Falk-Petersen
Konsernsjef

Eierstyring og selskapsledelse

Formålet med Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse er at selskaper som er notert på regulerte markeder i Norge skal ha eierstyring og selskapsledelse, som klargjør rolledelingen mellom aksjeeiere, styre og daglig ledelse utover det som følger av lovgivningen.

Denne redegjørelsen er satt opp i henhold til disposisjonen i Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse datert 30. oktober 2014, med de justeringer som følger av at Avinor er heleid statlig aksjeselskapsamt kravene i RL § 3-3b. I tillegg til aksjelovens generelle bestemmelser gjelder særbestemmelsene for statsaksjeselskap.

Den grunnleggende forutsetning for drift av Avinors virksomhet er at hensyn til sikkerhet er viktigst og prioriteres foran andre hensyn. Derneft legges det størst vekt på å yte effektive tjenester til kundene og samfunnet.

Avinor-konsernets visjon er at vi skal skape verdifulle relasjoner. Enkeltmennesker, bedrifter og samfunn skal verdsette og få tydelige verdier ut av virksomhetens leveranser. Adferdsverdiene er åpen, ansvarlig, handlekraftig og kundeorientert.

Konsernets etiske retningslinjer er sist revidert våren 2012. Retningslinjene gjelder for styremedlemmer, ansatte, innleid personale og andre som utfører arbeid for konsernet. Retningslinjene gir grunnleggende regler for personlig adferd og forretningspraksis og skal bidra til at vi tar de rette valgene når vi som bedrift eller enkeltmedarbeider står overfor etiske dilemmaer. Etiske retningslinjer uttrykker konsernets holdninger i møte med kunder, leverandører, kollegaer og øvrige omgivelser.

Etiske retningslinjer er tilgjengelig på www.avinor.no.

Avinor har sluttet seg til UN Global Compact. Konsernet utarbeider rapport i henhold til prinsippene i Global Reporting Initiative (G4 Core).

VIRKSOMHET

Avinor er et konsern med aktivitet innen samferdselssektoren i Norge. Morselskapet Avinor AS er heleid av staten ved Samferdselsdepartementet. Konsernets hovedkontor er i Oslo. Selskapets virksomhet er beskrevet i vedtektene:

- Selskapets samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor.
- Selskapets virksomhet skal drives på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte og sikre god tilgjengelighet for alle grupper reisende.

- Virksomheten kan drives av selskapet selv, av heleide datterselskaper, eller av andre selskaper det har eierandeler i eller samarbeider med.
- Selskapet skal i størst mulig grad være selvfinansiert gjennom inntekter fra hovedvirksomheten og annen forretningsvirksomhet i tilknytning til lufthavnene. Internt i selskapet skal det skje en samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønnsomme og ulønnsomme enheter.
- Selskapet skal utføre samfunnsplågte oppgaver slik de er fastlagt av eier.

Selskapets vedtekter er tilgjengelig på www.avinor.no.

Avinors oppdrag er å drive et helhetlig system av 46 lufthavner og den samlede flysikringstjenesten i Norge. Virksomheten er basert på ivaretagelse og utvikling av vesentlige samfunnsoppgaver i alle deler av landet, og skal drives med høy prioritering av sikkerhet og med vekt på miljøhensyn. For å møte eiers krav er det etablert strategiske hovedmål innen økonomi og finans, samfunn og miljø, flysikkerhet og HMS, kunder og samarbeidspartnere og personal og organisasjon.

SELKAPSKAPITAL OG UTBYTTE

Selskapets aksjekapital er NOK 5 400 100 000 fordelt på 540 010 aksjer som hver er pålydende NOK 10 000. Selskapets egenkapital skal til enhver tid være minst 40 prosent av summen av selskapets til enhver tid bokførte rentebærende langsiktige lån og egenkapital.

Avinor AS er heleid statsaksjeselskap. Aksjonærenes rettigheter ivaretas av ansvarlig statsråd eller dennes stedfortreder på generalforsamlingen. Generalforsamlingen er ikke bundet av styrets forslag til utdeling av utbytte. Fastsetting av utbytte foretas hvert år. Riksrevisjonen fører kontroll med forvaltningen av statens interesser og kan foreta de undersøkelser som vurderes som nødvendige.

Det er ikke gitt styrefullmakt til å foreta kapitalforhøyelse.

Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

Avinor AS har en aksjeklasse. Aksjene er ikke notert på børs og det foregår ikke transaksjoner med aksjene.

Konserninterne avtaler inngås etter prinsippene om armlengdes avstand på vanlige forretningsmessige vilkår. Alle slike avtaler er skriftlige.

Transaksjoner med nærstående

Styret er ikke kjent med at det i 2015 har forekommet transaksjoner mellom selskapet og aksjeeier, styremedlem, ledende ansatte eller nærstående av disse som kan betegnes som ikke uvesentlige transaksjoner.

Styremedlemmer og ledende ansatte skal årlig levere egenerklæring om nærstående.

Retningslinjer for styremedlemmer og ledende ansatte

Konsernets etiske retningslinjer har eget punkt om hvordan håndtere interessekonflikt. Det fremgår at medarbeidere aldri skal ta del i, eller forsøke å påvirke en beslutning dersom det er interessekonflikt eller det kan bli stilt spørsmål til upartiskhet. Medarbeidere i konsernet kan påta seg bierverv og styreverv i tillegg til sitt hovedansettelsesforhold i Avinor, forutsatt at dette ikke kommer i konflikt med den ansattes lojalitetsplikt, habilitets-hensyn og hensynet til forsvarlig tjenesteutførelse.

Retningslinjene har også bestemmelser om habilitet. Dersom det er tvil om vedkommende er habil, skal problemstillingen drøftes med nærmeste overordnede.

Staten som aksjeeier

Avinor er 100 prosent eid av den norske stat. Samferdselsdepartementet avholder kvartalsvise møter med selskapet. I disse møtene orienterer selskapet eier om driften, økonomisk utvikling, utøvelse av samfunnsansvaret og ellers andre forhold som er relevant å informere eier om på det aktuelle tidspunkt. Det fattes ingen beslutninger i disse møtene, og det gis ingen føringer for hvordan selskapet skal agere i enkeltsaker.

Fri omsettelighet

Det er ingen bestemmelser i vedtektene som innebærer begrensninger i omsettelighet av selskapets aksjer.

GENERALFORSAMLING

Samferdselsministeren utgjør selskapets generalforsamling, og er selskapets øverste myndighet. I medhold av aksjelovens § 20-5 innkaller Samferdselsdepartementet til både ordinær og ekstraordinær generalforsamling. Departementet bestemmer også innkallingsmåten. Innkalling til generalforsamling skal skje med minst en ukes varsel, jf aksjeloven § 20-5 jf § 5-10.

Ordinær generalforsamling avholdes hvert år innen utgangen av juni måned. Etter vedtektene skal ordinær generalforsamling godkjenne årsregnskap og årsberetning, herunder utdeling av utbytte. I tillegg behandles godkjenning av godtgjørelse til revisor, fastsettelse av styregodtgjørelse for inneværende år, erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte samt utpeking av aksjonærvalgte medlemmer til styret og eventuelt andre saker som etter lov eller vedtekter hører under generalforsamlingen.

Til ordinær generalforsamling innkalles styrets medlemmer, daglig leder og den revisor som reviderer fjorårets regnskap. Styreleder og konsernsjef har møteplikt på generalforsamlingen. De øvrige styremedlemmene samt revisor og Riksrevisjonen har møterett.

Dagsorden fastsettes av Samferdselsdepartementet.

Protokoll fra generalforsamlingen er offentlig.

Valgkomité

Generalforsamlingen i Avinor AS består av staten ved Samferdselsdepartementet. Generalforsamlingen har ikke oppnevnt valgkomité.

Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

I medhold av vedtektene skal to eller tre styremedlemmer med varamedlemmer velges av og blant de ansatte etter reglene i aksjeloven om de ansattes representasjon i selskapets styre. Selskapet har etter avtale med de ansatte ikke bedriftsforsamling. For slike tilfeller bestemmer vedtektene at de ansatte kan velge ett ekstra styremedlem med varamedlem.

Bedriftsdemokratinevnda har godkjent konsernordning som innebærer at ansatte i Avinor AS og datterselskapene er valgbare til konsernstyret. Det gjennomføres valg av og blant ansatte hvert annet år.

Styret er sammensatt av seks aksjonærvalgte medlemmer og fire representanter som er valgt av og blant de ansatte. Kvinneandelen blant styrets medlemmer er 50 prosent.

Styrets leder velges av generalforsamlingen. Alle styrets medlemmer velges for to år.

Samferdselsdepartementet har ingen egne styremedlemmer, men i samsvar med statens prinsipper for godt eierskap forutsettes alle styrets medlemmer å søke å ivareta selskapets og aksjonærenes felles interesser. Styrets sammensetning er slik at det til sammen kan ivareta eiers interesser og selskapets behov for kompetanse, kapasitet og mangfold. Ledende ansatte er ikke medlem i konsernstyret, og eier ikke aksjer i selskapet.

Eier gjennomfører årlig samtaler med det enkelte styremedlem.

Ved årsskiftet 2015/2016 besto styret av:

- Styreleder siden 2010 Ola Mørkved Rinnan, 66 år
- Nestleder siden 2012 Ola H. Strand, 58 år
- Styremedlem siden 2011 Eli Skrøvset, 50 år, CFO Eksportkreditt Norge
- Styremedlem siden 2013 Tone Merethe Lindberg, 43 år, selvstendig næringsdrivende
- Styremedlem siden 2014 Mari Thjømøe, 53 år, selvstendig næringsdrivende
- Styremedlem siden 2015 Herlof Nilssen, 57 år, administrerende direktør Helse Vest
- Ansattvalgt styremedlem siden 2011 Grete Ovnerud, 49 år
- Ansattvalgt styremedlem siden 2011 Heidi A. Sørum, 48 år
- Ansattvalgt styremedlem siden 2013 Per Erik Nordsveen, 38 år
- Ansattvalgt styremedlem siden 2015 Bjørn Tore Mikkelsen, 56 år

Dag H. Hårstad, 53 år, ble erstattet av Herlof Nilssen ved generalforsamling 2015. Hårstad hadde da vært styremedlem siden 2007.

Informasjon om det enkelte styremedlem er tilgjengelig på www.avinor.no.

Det ble avholdt 8 styremøter i 2015. Møtedeltakelsen var med svært få unntak, fulltallig.

STYRETS ARBEID

Styret følger aksjelovens krav om forvaltning av og tilsyn med selskapet. I medhold av vedtektene skal styret sørge for at selskapet tar samfunnsansvar. Styrets oppgaver er fastsatt i egen instruks. Instruksene gjennomgås årlig og oppdateres ved endringer i relevant regelverk og ellers etter behov. Styret fastsetter en årlig plan for sitt arbeid med særlig vekt på mål, strategi og gjennomføring. Styret gjennomfører årlig en evaluering av sin virksomhet og kompetanse.

Styreinstruksjonen har egen omtale av habilitet der det fremgår at det enkelte styremedlem selv har ansvar for å ta opp forhold av habilitetsmessig art, og skal fratre ved behandling av en sak der de er inhabile. I tilfelle skal spørsmålet forelegges styrets leder. Det skal fremgå av styreprotokollen når et av styrets medlemmer er inhabil i den enkelte sak.

Nye styremedlemmer får tilsendt relevant informasjon om selskapet og styrets arbeid. Denne informasjonen er også tilgjengelig gjennom en elektronisk styreportal.

Konsernsjefens ansvar og oppgaver er nedfelt i instruks fastsatt av styret. Instruksene gjennomgås og oppdateres ved behov.

Styret har etablert *revisjonsutvalg* som saksforberedende og støttende organ for styret i sitt ansvar for regnskapsrapportering, revisjon, intern kontroll og samlet risikostyring. Et samlet styre har utarbeidet instruks for utvalgets arbeid. Instruksene gjennomgås årlig og oppdateres ved behov. Utvalget har hatt fem møter i 2015.

Utvalget består ved årsskifte 2015/2016 av

- Eli Skrøvset (leder)
- Mari Thjømøe
- Grete Ovnerud

Styret har etablert *godtgjørelsesutvalg* som saksforberedende organ i saker om godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet. Utvalget skal forberede retningslinjer for og saker om godtgjørelse til ledende ansatte og gjennomføre løpende vurderinger og overvåking av konsernets policy på dette området. Et samlet styre har utarbeidet instruks for utvalgets arbeid. Instruksene gjennomgås årlig og oppdateres ved behov. Utvalget har hatt tre møter i 2015.

Utvalget består ved årsskifte 2015/2016 av

- Ola H. Strand (leder)
- Herlof Nilssen
- Per Erik Nordsveen

Styret har etablert *HMS-utvalg* som saksforberedende organ i saker om HMS. Utvalget har ansvar for å vurdere relevante forhold ved konsernets drift som er tilknyttet HMS på et overordnet nivå. Utvalget skal støtte styret i utøvelsen av dets ansvar for internkontroll, styrets beretning og årsrapport, og det samlede HMS-risikobilde. Et samlet styre har fastsatt instruks for utvalgets arbeid. Instruksene gjennomgås årlig og oppdateres ved behov. Utvalget har hatt tre møter i 2015.

Utvalget består ved årsskifte 2015/2016 av

- Tone Merethe Lindberg (leder)
- Herlof Nilssen
- Heidi Sørum
- Bjørn Tore Mikkelsen

RISIKOSTYRING OG INTERNKONTROLL

For å sikre helhetlig styring av selskapet er det utarbeidet et eget styringssystem, som omfatter ledelsesdokument, beredskapsplaner, sikkerhetsprosedyrer og prosesser for å styre og kontrollere virksomheten.

Det gjennomføres årlig risikoanalyser for konsernets aktiviteter, og det evalueres og iverksettes tiltak for å styre risikobildet. Styret gjennomgår årlig selskapets risikostyring og internkontroll.

Som et ledd i konsernets interne kontrollsystem har Avinor etablert en internrevisjonsfunksjon. Konsernets internrevisjonsfunksjon arbeider etter et mandat fastsatt av styret og i henhold til standarder fastsatt av Institute for Internal Auditors.

Selskapets valgte revisor skal årlig gjennomgå ledelsens disposisjoner.

Systemer for internkontroll og risikostyring knyttet til regnskapsrapporteringsprosessen

Avinors etiske retningslinjer og verdigrunnlag danner sammen med foretakets organisering, ledelsesfora og rapporteringslinjer grunnlaget for et godt internt kontrollmiljø knyttet til finansiell rapportering.

Forretnings- og støtteprosesser som er vesentlige for regnskapsrapporteringen er identifisert. Dette inkluderer prosesser vedrørende investeringsprosjekter, inntekter, finansposter, regnskapsavslutning, samt IT-systemene som støtter disse prosessene. Overordnede risiko håndteres og bedømmes sentralt, mens transaksjonshåndteringen er underlagt både sentrale og desentrale kontroller. Det er lagt stor vekt på grundig dokumentasjon og vurdering av vesentlige vurderingsposter.

Det gjennomføres kontrolltiltak i den løpende regnskapsproduksjon og gjennom den løpende økonomipfølging. Systemer for evaluering/overvåking av den interne kontrollen knyttet til regnskapsrapporteringsprosessen er under utvikling og vurderes løpende.

GODTGJØRELSE TIL STYRET

Godtgjørelse til styret og dets underutvalg fastsettes av generalforsamlingen. Godtgjørelsen er ikke resultatavhengig, og det utstedes ikke opsjoner til styremedlemmene. Aksjonærvalgte styremedlemmer utfører normalt ikke særskilte oppgaver for selskapet ut over styrevervet. Godtgjørelse til styrets medlemmer fremgår av note til årsregnskapet.

I 2015 utgjorde godtgjørelse til styret totalt kr 2 310 500,-. Godtgjørelsen fordeler seg som følger: Styreleder kr 409 750,-, styrets nestleder kr 247 750,-, øvrige styremedlemmer kr 204 000,-. Varamedlem mottar kr 10 500,- per møte de er til stede.

Revisjonsutvalgets medlemmer mottok i 2015 godtgjørelse på til sammen kr 137 500,-, fordelt på kr 62 500,- til utvalgets leder og kr 37 500,- til de øvrige to medlemmene.

Godtgjørelsesutvalgets medlemmer mottok i 2015 godtgjørelse på til sammen kr 20 750,-, fordelt på kr 10 750,- til utvalgets leder og kr 5 000,- til de øvrige to medlemmene.

HMS-utvalgets medlemmer mottok i 2015 godtgjørelse på til sammen kr 26 000,-, fordelt på kr 11 000,- til utvalgets leder og kr 5 000,- til de øvrige medlemmene.

GODTGJØRELSE TIL LEDENDE ANSATTE

Styret tilsetter konsernsjef og fastsetter konsernsjefens lønn etter forberedende behandling i godtgjørelsesutvalget. Styret evaluerer årlig konsernsjefens arbeids- og lønnsvilkår etter forberedende behandling i godtgjørelsesutvalget.

Konsernsjefen innstiller på og informerer om godtgjørelse til ledende ansatte som rapporterer til konsernsjef til godtgjørelsesutvalget.

Styret har utarbeidet en erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet. Erklæringen behandles på ordinær generalforsamling.

Godtgjørelse til ledende ansatte fremgår av note 8 til årsregnskapet.

INFORMASJON OG KOMMUNIKASJON

Offentlig informasjon om konsernet gis av konsernets ledelse. Konsernet utarbeider hvert år finansiell kalender der datoer for publisering av finansiell informasjon fremgår. Finansiell kalender er tilgjengelig på selskapets hjemmesider og på Oslo Børs' sider. Finansiell informasjon publiseres i form av en børsmelding før den gjøres tilgjengelig på www.avinor.no.

Konsernet legger frem fullstendig årsregnskap sammen med årsberetning og årsrapport i slutten av mars måned. Regnskapstall rapporteres kvartalsvis.

I medhold av vedtektene skal styret hvert år legge frem en plan for virksomheten med datterselskaper, for samferdselsministeren. Innholdet i planen skal omfatte følgende forhold:

- Statusbeskrivelse av markedet og konsernet, herunder utviklingen i konsernet siden den forrige planen ble lagt frem.
- Hovedtrekk ved konsernets virksomhet de kommende år, herunder større omorganiseringer, videreutvikling og avviking av eksisterende virksomheter og utvikling av nye.
- Konsernets investeringsnivå, vesentlige investeringer og finansieringsplaner.
- Vurderinger av den økonomiske utvikling i planperioden.
- Rapport om tiltak og resultater vedrørende selskapets samfunnsoppdrag, samfunnsplågte oppgaver og samfunnsansvar.

Styret skal forelegge for samferdselsministeren vesentlige endringer i slike planer som tidligere er lagt frem.

SELSKAPSOVERTAKELSE

Staten ved Samferdselsdepartementet er eeneier av Avinor AS. På denne bakgrunn anses dette punkt i anbefalingen ikke å være relevant for selskapet.

REVISOR

Avinor har en uavhengig ekstern revisor valgt av generalforsamlingen etter innstilling fra et samlet styre. Revisor fremlegger årlig en plan til styret for gjennomføring av revisjonsarbeidet. Revisor utarbeider årlig et brev til styret (Management Letter), som oppsummerer revisjon av selskapet og status vedrørende selskapets interne kontroll.

Revisor har årlig møte med styret uten at administrasjonen er til stede. Revisor har også årlig møte med revisjonsutvalget uten at administrasjonen er til stede. Revisor har møterett på selskapets generalforsamling.

Revisors godtgjørelse er fordelt på revisjon og andre konsulenttjenester, og fremgår av note til regnskapet. Generalforsamlingen skal godkjenne revisors godtgjørelse.

Samfunnsansvar

Prioriteringer i Avinors arbeid med samfunnsansvar

Avinors arbeid med samfunnsansvar bygger på forventningene som stilles til arbeid med samfunnsansvar i Avinors vedtekter og Regnskapsloven. Avinor legger OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv til grunn for sitt arbeid med samfunnsansvar, og sluttet seg i 2014 til UN Global Compact. Foreliggende rapport er utarbeidet i henhold til prinsippene i Global Reporting Initiative (G4/Core), samt inkluderer redegjørelse om informasjon i samsvar med RL § 3-3b.



INTERESSENTIALOG

Avinors virksomhet berører hele landet og hele befolkningen. For at Avinor skal kunne utføre sitt samfunnsoppdrag på en ansvarlig og bærekraftig måte og gjøre riktige prioriteringer, legger Avinor vekt på god og bred kontakt med de som er avhengige av Avinors tjenester, eller som blir berørt av vår virksomhet.

Grunnlaget for Avinors interessentdialog er en interessentanalyse som gjennomgås av konsernledelsen to ganger i året og som oppdateres fortløpende. I den sammenheng blir det også laget en prioritert liste over hvilke saker som er av størst betydning i dialogen med Avinors sentrale interessenter det kommende halvår.

Avinors eksterne interessenter kan deles inn i følgende hovedkategorier:

- Politikere/beslutningstakere nasjonalt, regionalt og lokalt
- Kunder: flyselskap og passasjerer
- Regulatoriske luftfartsmyndigheter og andre tilsynsmyndigheter
- Internasjonale luftfartsmyndigheter
- Forsvaret
- Kommersielle samarbeidspartnere på lufthavnene
- Næringslivet sentralt og i regionene
- Leverandører
- Miljøorganisasjoner og andre frivillige interesseorganisasjoner innen bl. a. helse
- Media
- Alliansepartnere/ Internasjonale samarbeidspartnere
- Konkurrerende lufthavner nasjonalt og internasjonalt

De mest sentrale interessentene er kundene, det vil si flyselskapene og passasjerene, samt politikere på sentralt, regionalt og lokalt nivå, næringslivet, Forsvaret, samt regulatoriske myndigheter innen luftfart og miljø.

Viktige temaer for alle interessentene er sikkerhet, økonomi, kapasitet, pålitelighet, service på lufthavnene, tilgjengelighet og universell utforming, samt hvordan konsernet håndterer luftfartens utfordringer innen klima og miljø.

Interessentdialogen foregår i hovedsak i møter og samlinger. Dialogen med passasjerene skjer i hovedsak gjennom kundundersøkelser som blir gjennomført regelmessig.

For dialogen med flyselskapene er det etablert et samarbeidsforum som møtes fire til seks ganger i året. På de største lufthavnene er det i tillegg etablert egne utvalg - AOC (Airlines Operators Committee) - som også møtes regelmessig.

I og med at Avinor er et heleid statlig selskap, foregår den politiske kontakten i hovedsak i og gjennom Samferdselsdepartementet, samt i Stortinget gjennom Transport- og kommunikasjonskomitéen, i samråd med departementet. Det er også dialog med den valgte politiske ledelse lokalt - på kommune- og fylkesnivå. Dialogen med politiske miljøer skjer i regi av konsernets ledelse og styret, både i faste møter (blant annet kvartalsmøter med ledelsen i Samferdselsdepartementet) og ad hoc. Avinor arbeider for å styrke og systematisere dialogen med politikere på lokalt og regionalt nivå. Det er etablert næringspolitiske utvalg i en rekke av de kommunene og fylkene der Avinor er representert. Her er også lokale politiske interessenter representert. En gang i året blir det arrangert et møte mellom fylkeskommunene og Avinors ledelse samlet.

Dialogen med Avinors leverandører av varer og tjenester skjer dels i formelle møter, gjennom forhandlinger og gjennom kontraktsoppfølging. Det er særlig fokus på konkurransegrunnlag, samt malverk/føringer til prosess og leveranse. Arbeidet mot korrupsjon og sikring av at arbeidsforhold er i tråd med de universelle menneskerettigheter og med gjeldende avtaleverk i arbeidslivet er sentrale elementer i dialogen.

Internt i konsernet blir samarbeidsmodellen mellom tillitsvalgte og ledelse videreutviklet for å sikre gode arbeidsforhold, stabil drift og kostnadseffektivitet i hele konsernet. Avinor har i 2015 hatt et godt samarbeid med de tillitsvalgte, både når det gjelder løpende saksbehandling og mer omfattende prosesser, som for eksempel Moderniseringsprogrammet. Avinors ansatte er representert i Avinors styre med fire av ti representanter. Det velges også representanter av og blant de ansatte til styrene i datterselskapene.

FIRE HOVEDTEMAER

På grunnlag av konsernets vedtekter og strategi og Avinors dialog med sine interessenter, har Avinor identifisert fire hovedtemaer for arbeidet med samfunnsansvar:

- Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester, og ivareta dette samfunnsoppdraget på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte
- Avinor skal være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima- og miljøutfordringer
- Avinor skal være en profesjonell og god arbeidsgiver
- Avinor skal sikre ansvarlig forretningsførsel

Avinor har ingen egen stab for samfunnsansvar. Konserndirektør kommunikasjon og marked har ansvar for rapportering på Avinors arbeid med samfunnsansvar, og arbeidet med de enkelte temaene skjer i linjen.

Resultater i forhold til mål definert i 2014-rapporten

Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester

MÅL	RESULTAT
Sertifisere alle lufthavner etter EASA	<ul style="list-style-type: none"> · I 2015 har Avinor søkt Luftfartstilsynet om å bli sertifisert som lufthavnoperatør · Avinor har også sendt søknad om utformings sertifikat for 22 lufthavner. Sertifiseringsarbeidet vil fortsette i 2016 og 2017
Punktlighet/regularitet	<ul style="list-style-type: none"> · Punktligheten var 88 prosent i 2015, samme nivå som i 2014 · Regulariteten var 98 prosent, samme nivå som i 2014
Flytransport tilgjengelig for alle	<ul style="list-style-type: none"> · Ny kontrakt for PRM-tjenester i 2015 · Igangsatt en kartleggingsprosess i samarbeid med Luftfartstilsynet som skal tilrettelegge for planlagte og koordinerte tiltak slik at alle Avinors lufthavner er universelt utformet i 2025 · Universell utforming blir implementert på lufthavner i forbindelse med nybygg eller ombygninger · De nye terminalene på Oslo Lufthavn og på Bergen lufthavn, Flesland vil ivareta hensynet til universell utforming gjennom alle aspekter av bygg og installasjoner
Sparetiltak skal komme kundene til gode: lavere avgifter	<ul style="list-style-type: none"> · Moderniseringsprogrammet har fulgt planen i 2015, med reduserte kostnader på i alt 150 millioner kroner med god margin

Avinor skal være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima- og miljøutfordringer

MÅL	RESULTAT
Avinor skal være drivkraft i sektorens miljøarbeid	<ul style="list-style-type: none"> · Etablert leveranse av jet biodrivstoff på OSL · Kurvede innflygninger på OSL · Kurvede innflygninger for helikopter på BGO/SVG · Innovative energiløsninger T2 OSL · Ladepunkter og hydrogenstasjon på OSL · Lufthavnene i Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim og Kristiansand er akkreditert i Airport Carbon Accreditation (ACA)
Avinors totale energiforbruk i bygninger skal reduseres med 25 % i 2015 sammenliknet med energiforbruket i 2010.	<ul style="list-style-type: none"> · Ikke nådd. Har vist seg å være altfor ambisiøst
Avfall: Avinor skal oppnå en sorteringsgrad på 60 %	<ul style="list-style-type: none"> · Nesten nådd. 59 prosent
Lansere klimahandlingsplan for konsernet	<ul style="list-style-type: none"> · Ja, i mål med handlingsplaner. Tiltak foreslått
Nye miljømål	<ul style="list-style-type: none"> · Ja
Rammeavtale 2. generasjons biodrivstoff Avinors kjøretøy	<ul style="list-style-type: none"> · Lyst ut februar 2016

Ingen brudd på utslippstillatelser	· Noen få mindre brudd
Miljøprosjekt: Oppgradert tekniske anlegg; prosedyrer mv	· Miljøprosjektet ferdigstilt og rulles ut. DRL har prioritert dette høyt
PFOS	· Nytt renseanlegg på OSL etablert og åpnet · God dialog med Miljødir. Vil sannsynligvis få gjennomslag for vårt syn på at tiltak skal iverksettes basert på et kost-nytte perspektiv

Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver

MÅL	RESULTAT
Videreutvikle samarbeidsmodellen mellom tillitsvalgte, verneombud og ledelse	· I løpet av året har Avinor og tillitsvalgte utviklet en modell, basert på hovedavtalen, for kontinuerlig forbedring av arbeidsprosesser og resultatopptjening
Ansatte skal representere snitt av den norske befolkning	· I 2015 er det gjort et betydelig analysearbeid knyttet til å identifisere et reelt potensial for andelen kvinnelige ansatte
Redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene	· Nedgang i brudd på arbeidsbestemmelsene i 2015, både totalt (- 41 %) og for brudd etter inngått avtale om utvidet arbeidstid (-36 %). Reduksjon i bruk av overtid på 16 prosent
Mål: H-verdi 3,0	· H-verdien i 2015 var 3,3 (4,3)
Sykefravær 4,5 % eller lavere	· Sykefraværet i 2015 var 4,6 % (4,5 %)

Ansvarlig forretningsførsel

MÅL	RESULTAT
Det skal stilles etikk-krav til leverandører	· Det er i overkant av 100 leverandører som har signert avtale om ansvarlig leverandørførsel (av eksisterende leverandører) · Det er innført rutiner som sikrer at alle fremtidige leverandører signerer avtale · Redigert retningslinjer slik at de omhandler krav om risikovurdering av leverandørkjeden og vurdering av videre oppfølging · Det er innvilget penger til å få ekstern bistand til å utføre stedlig kontroll hos to leverandører
Ansatte som deltar i anskaffelser skal vurdere egen habilitet	· Det er sendt ut krav om utfyllelse av egenerklæringer på ca 10 % av de som har signert avtaler



100

AVINOR

SAS

Forbedringspunkter 2014-2015

G4-krav til rapporteringsmetode

	2015	2014
Strategi: Beskrive risiko og muligheter knyttet til samfunnsansvar	●	●
Beskrive virksomheten («general standard disclosures»)	●	●
Innhold skal bestemmes av hva som er viktig for Avinor og Avinors stakeholdere («materiality»)	●	●
Policy, tiltak, mål og resultater	●	●
Omtale av leverandørkjede	●	●
Stakeholderdialog	●	●
Organisering og styringssystemer	●	●
Informasjonen skal være balansert, korrekt og sammenlignbar fra år til år	●	●

Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester

Avinors samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor, og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor. Virksomheten skal drives på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte, og sikre god tilgang for alle grupper reisende.

SAMFUNNSPÅLAGTE OPPGAVER

Avinor er pålagt av Stortinget å løse en rekke oppgaver som kommer hele samfunnet til gode. Eksempler på dette er beredskap for ambulansetrafikk, utdanning av flygeledere, bistand til redningstjenesten, flyværtjenesten, tilrettelegging for allmennflyging og luftsport, samt utredninger for og medvirkning i det nasjonale arbeidet med samfunnsikkerhet og beredskap.

LUFTFARTENS SAMFUNNSNYTTE

I Norge gjør store avstander at flytransport er nødvendig, hvis man skal kunne opprettholde bosetting og næringsliv i hele landet. Flytransport er for mange det eneste praktiske alternativet. Bosatte i Nord-Norge bruker svært ofte fly på innenlandsreiser. To tredjedeler av Norges befolkning har tilgang til en lufthavn innenfor én times reisevei. På Vestlandet og i Nord-Norge har to tredjedeler av innbyggerne tilgang til en lufthavn innenfor en halvtimes reisevei.

Luftfarten gir næringslivet i alle deler av Norge tilgang til nasjonale og internasjonale kontakter og markeder. Luftfarten er derfor avgjørende for landets og regionenes konkurransekraft, verdiskaping og sysselsetting. Flytransport er også en forutsetning for at Norge skal kunne ha et landsomfattende kulturliv og sportstilbud, og et desentralisert utdanningssystem. Luftfart skal være tilgjengelig for alle. Hvert år gjennomføres det cirka 150 000 reiser med ledsagerhjelp til passasjerer med redusert mobilitet.

Luftfarten er en viktig del av den norske helsesektoren. I tillegg til å sikre høy beredskap, er flytransport viktig for effektiv spesialisering og produksjon. Det gjennomføres omkring 30 000 syketransporter med fly per år. I tillegg kommer omkring 300 000 helsereiser med rutefly.

Det er omkring 30 000 direkte sysselsatte i luftfarten i Norge. Inkludert ringvirkninger, blant annet leveranser til luftfarten, blir tallet omkring 60 000 sysselsatte.

Luftfarten er ekstra viktig for olje- og gassnæringen, sjømat-industrien og turisme:

- En fjerdedel av alle yrkesreiser er generert av olje- og gasssektoren. Det ble gjennomført 606 452 helikopterreiser offshore i 2015, en nedgang på nesten 12 prosent forhold til 2014 på grunn av lavere aktivitet i oljesektoren.
- Flytransport er også viktig for frakt av fersk sjømat til et internasjonalt marked. Dette markedet øker og transportbehovet er betydelig.
- Luftfarten er også sentral for landets turisme, både til Oslo og videre til andre populære reisemål i Norge. Luftfarten står for to tredjedeler av veksten i innkommende turisme.

MODERNISERINGSPROGRAM

For å møte framtidens utfordringer gjennomfører Avinor et moderniseringsprogram. Dette ble igangsatt i 2014. Hensikten er å modernisere virksomheten, effektivisere driften, synliggjøre luftfartens betydning og redusere veksten i driftskostnader. Målet er 600 millioner kroner i reduserte årlige driftskostnader fra og med 2018 i forhold til gjeldende planer, samt en samlet kostnadsreduksjon på i alt 1,5 milliarder kroner i perioden 2015-2018. Programmet har fulgt planen i 2015, med reduserte kostnader på i alt 150 millioner kroner med god margin.

OMSTRUKTURERING OG BETYDELIGE INVESTERINGER I ØKT KAPASITET

Arbeidet på Oslo Lufthavn, med utvidelse av terminalen og ny pir nord, går i henhold til planene, både med hensyn til kostnader og framdrift. Det samme gjelder arbeidene på Bergen lufthavn, Flesland, med ny terminal. Arbeidene på Oslo Lufthavn blir ferdig våren 2017, mens den nye terminalen i Bergen skal åpne høsten 2017. Utbyggingene er svært krevende, siden de må gjennomføres samtidig med sikker og stabil lufthavndrift. Avinor gjennomfører også betydelige investeringer på en rekke andre lufthavner.

Våren 2015 utarbeidet Avinor en ny vurdering av Norges lufthavnstruktur. Avinor konkluderte med at ingen lufthavner skal legges ned i neste fireårsperiode. Forutsetningen for dette er at kostnadene til driften av de minste lokale lufthavnene reduseres med 100-150 millioner kroner innen 2019.



Arbeidene med utvidet terminal og ny pir på Oslo Lufthavn går etter planen, åpner 27. april 2017.

Samferdselsdepartementet ga Avinor oppdraget med å utforme en konsesjonssøknad for ny lufthavn ved Mo i Rana på Helgeland. Avinor sendte søknaden til Samferdselsdepartementet i desember 2015. Beslutning om hvorvidt denne lufthavnen skal bygges eller ikke er forventet å komme våren 2017, i tilknytning til Nasjonal transportplan 2018-2027. Hvis lufthavnen skal bygges, blir det nødvendig med ekstraordinær finansiering.

Samferdselsdepartementet har bedt Avinor utrede mulighetene for å etablere nye lufthavner ved Hammerfest og i Lofoten. Avinor har igangsatt en vurdering av de værmessige forutsetningene for å bygge en lufthavn på Gimsøy i Lofoten og vil legge fram sin anbefaling når tilstrekkelig dokumentasjon foreligger. I planforslaget til NTP 2014-2023 ble det lansert to mulige lokaliseringer for ny lufthavn i Hammerfest, Grøtnes og Fuglenesdalen. Avinor utfører ytterligere studier av vær og vindforhold samt vinterdrift. Værmålinger ved lokaliteten Fuglenesdalen avsluttes våren 2016 og Avinor planlegger å ferdiggjøre de faglige vurderingene av begge alternativene innen utgangen av 2016. Om det viser seg at et av alternativene kan være mulig, bør det gjennomføres en samfunnsøkonomisk analyse av dette.

Samferdselsdepartementet har dessuten bedt Avinor utrede de samfunnsmessige konsekvensene av en ny lufthavn i Bodø. Avinor anbefaler flytting av lufthavnen, forutsatt at konsernet blir tilført midler til dekning av merkostnader på 2 - 2,5 milliarder kroner, og at forurensningssituasjonen er slik at byutvikling på lufthavn- og forsvarsområder er mulig. Det sannsynliggjort at arealer som

frigjøres ved flytting, vil få en verdistiging som i vesentlig grad vil kunne bidra til finansieringen av ny lufthavn.

Regjeringen har besluttet ¹⁾ at Narvik lufthavn skal legges ned i 2017.

Når det gjelder den videre driften av Fagernes lufthavn, Leirin, har Regjeringen ²⁾ besluttet at Avinor skal drive lufthavnen som en ren charterlufthavn ut 2018.

Avinor ønsker en avklaring våren 2017, i Nasjonal transportplan 2018- 2027, om bygging av tredje rullebane på Oslo Lufthavn i 2030.

TILGJENGELIG FOR ALLE - UNIVERSELL UTFORMING

Flytransport skal være tilgjengelig for alle som har behov for det. Avinor arbeider for å oppfylle kravene om universell utforming, i nært samarbeid med organisasjoner for funksjonshemmede. For mange av Avinors lufthavner ble det forhandlet ny kontrakt for PRM-tjenester i 2015 (PRM=Persons with Reduced Mobility). Det legges stor vekt på å samarbeide tett med nasjonale og regionale brukerfora, noe som har gitt gode resultater. Fylkesrådet for funksjonshemmede i Rogaland tildeler hvert år en pris til den eller de som har gjort en spesielt verdifull innsats for å bedre tilgjengeligheten for funksjonshemmede i lokalmiljøet, kommunen eller fylket. I år ble prisen tildelt Avinor, ved Stavanger lufthavn, Sola.

1) Prop. 117 S (2011-2012).

2) Prop. 19 S (2015-2016).

Fra sommeren 2016 tilbyr Avinor gratis drikkevann etter sikkerhetskontrollen på alle lufthavner.



I henhold til «Forskrift om universell utforming av lufthavner, og om funksjonshemmedes og bevegelsehemmedes rettigheter ved lufttransport» av 16. juli 2013, har Avinor igangsatt en kartleggingsprosess i samarbeid med Luftfartstilsynet. Kartleggingen skal tilrettelegge for planlagte og koordinerte tiltak slik at alle Avinors lufthavner er universelt utformet i 2025.

Bestemmelsen om universell utforming blir implementert på lufthavner i forbindelse med nybygg eller ombygninger. I første rekke omfatter dette terminalbygg, men også tårn, med henblikk på egne ansatte. I Avinors prosjektadministrative håndbok er det tatt inn en sjekklister som skal sikre at universell utforming blir ivarettatt i innledende faser i byggeprosessen, rettet mot egen organisasjon, men også mot arkitekter og andre samarbeidspartnere.

De nye terminalene på Oslo Lufthavn og på Bergen lufthavn, Flesland vil ivareta hensynet til universell utforming gjennom alle aspekter av bygg og installasjoner. Avinors lufthavner vil imidlertid også i framtiden ha ulik standard. For eksempel vil passasjerbroer mellom terminalen og flyet ikke være aktuelt ved Avinors mindre lufthavner. Derfor pågår det uttesting av nye løfte- heiseanordninger. Assistanstjenesten omfatter reisende med redusert mobilitet. Avinor utfører omkring 150 000 assistanser årlig, fra ankomst til lufthavnen til vedkommende er om bord i flyet.

ARBEIDER FOR Å BEDRE KUNDEOPPLEVELSEN

Avinor har utarbeidet en egen passasjerstrategi. Avinors løfte til passasjerene er å gjøre reisen enklere, uansett hvilken situasjon som måtte oppstå på våre lufthavner.

I 2015 har vi gjennomført en rekke tiltak for å etterleve dette løftet.

Avinor tar en aktiv rolle for å hjelpe barnefamilier til en mest mulig problemfri reise. Dette arbeidet ble intensivert i 2015. Tilbud og fasiliteter spesielt tilpasset barnefamilier er synlige og lette å finne ved hjelp av figurene Felix & Fiona. Barn i alle aldre får en god og trygg reiseopplevelse, og kjenner igjen elementer de har sett før. Avinors samarbeidspartnere deltar ved å merke sine tilpassede produkter, for eksempel barnemenyer, på samme måte. Tiltakene er blitt svært godt mottatt og har mottatt to priser for førsteklasses service.

For å redusere ulempen ved at man ikke kan ta med vann gjennom sikkerhetskontrollen, tilbyr stadig flere av Avinors lufthavner nå gratis drikkevann, lett tilgjengelig og synlig i publikumsområder der passasjerene oppholder seg over tid. Innen sommeren 2016 vil samtlige Avinor-lufthavner ha et slikt tilbud til sine reisende.

Avinor har etter sommeren 2014, og den kritikken som ble rettet mot utforming av Duty Free-butikken på ankomst på Oslo Lufthavn, foretatt en rekke endringer. Det er bygget en bredere og godt merket passasje utenom butikken, og gangsonen gjennom butikken er gjort kortere og bredere. I tillegg ble det gjort tilpasninger i plasseringen av alkoholholdige varer i butikken. I forbindelse med disse endringene ble det gjennomført kartlegginger og tilpasninger av forholdene ved øvrige Avinor-lufthavner.

For å bidra til en varmere velkomst til Norge og våre lufthavner har Avinor, i samarbeid med Innovasjon Norge, utviklet et moderne og sanselig konsept med lyd og bilder for ankomstområdene på lufthavnene, kalt «Portal Norge». I første omgang er dette installert i Oslo, Bergen og Trondheim. Stavanger og Tromsø står for tur tidlig i 2016.

Avinor måler jevnlig kundetilfredsheten blant passasjerene og tar del i den verdensomspennende ASQ-undersøkelsen (Airport Service Quality), som eies og gjennomføres av Airport Council International. Sommeren 2015 kunne Avinor registrere den høyeste score noen gang på «Overall Satisfaction».

CONNECTING NORWAY

Connecting Norway er en prøveordning som skal gjøre det enklere for passasjerer som kommer fra utlandet og skal fly videre i Norge. Disse passasjerene har hittil måttet hente ut bagasjen sin, sjekke inn på nytt, og gå gjennom sikkerhetskontrollen. Nå kan passasjerer på flyvninger som er omfattet av prøveordningen gå rett til avgangshallen for innlandstrafikk. Avinor samarbeider med tollmyndigheter og politi for å finne en god permanent løsning. Alle krav om universell utforming er ivarettatt forbindelse med Connecting Norway.

HØY PUNKTLIGHET TROSS KREVENDE VÆRFORHOLD

Avinors konsernmål for punktlighet på avgang innenfor 15 minutter er 88 prosent. Måloppnåelsen avhenger av samspillet mellom lufthavn, flyselskap og de som yter lufthavnrelaterte tjenester. I tillegg spiller værmessige forhold inn, og i Norge er det ofte svært krevende vinterforhold med mye snø, is og vind. Punktligheten er derfor gjennomgående høyere om sommeren enn om vinteren. Avinor utarbeider hvert år en plan for vintervedlikehold, i samarbeid med flyselskapene. Planene blir evaluert etter hver vinter med fokus på forbedringspunkter.

Punktligheheten ved Avinors lufthavner samlet var nærmere 88 prosent i 2015 for året som helhet, samme nivå som i 2014. Sammenliknet med lufthavner internasjonalt ligger de store norske lufthavnene svært godt an. I kategorien «store lufthavner» i Europa på Flightstats septemberrapportering i 2015, lå Oslo Lufthavn på topp med en punktlighet på 87,6 prosent. Stavanger og Bergen lå også helt i toppskiktet.

Regulariteten er et mål på hvor stor andel planlagte flygninger som faktisk blir gjennomført. Her er Avinors mål 98 prosent. I 2015 var regulariteten på 98 prosent. Resultatet har vært omtrent uendret de siste årene. Grunnlaget for Avinors offisielle statistikk er flyselskapenes informasjon om kanselleringer og ruteendringer. Dagens praksis gir flyoperatøren mulighet til å rapportere en kansellering som ruteendring, fram til og med samme dag flyvningen skal skje. Dette har skapt noe usikkerhet om statistikkgrunnlaget. Avinor innfører gradvis utover i 2016 det nye trafikkinformasjonssystemet ALTi ved lufthavnene. Her vil alle slike endringer på selve dagen for flyvningen rapporteres som reelle kanselleringer.

PERSONVERN

Avinor har utpekt personvernombud som blant annet har som oppgave å bistå personer som er registrert hos virksomheten (i for eksempel kunderegistre) og egne ansatte i spørsmål om Avinors behandling av personopplysninger. Personvernombudet skal videre peke på brudd på personopplysningsloven overfor ledelsen og være kontaktperson ved henvendelser fra Datatilsynet. Avinor har etablert system for internkontroll etter personopplysningsloven med forskrifter. Avinor har etablert personvernpolicy og utarbeidet personvernerklæring og informerer om bruk av informasjonskapsler på våre hjemmesider. Avinor har ikke mottatt klager vedrørende brudd på kunders personvern.

FORSKNING OG UTVIKLING MED FOKUS PÅ SIKKERHET, KLIMA OG KUNDEOPPLEVELSE

Avinors arbeid med forskning og utvikling skjer i stor grad i samarbeid med bedrifter, forskningsinstitusjoner og akademia. Gjennom Forskningsrådets program «TRANSIKK» har det blitt tildelt forskningsmidler til transportsikkerhet. Videreføringen av programmet gjennom «TRANSPORT 2025» forventes å gi fortsatt støtte til transportforskning innen luftfart.

Gjennom finansiering fra Oslofjordfondet og med utstyr fra Edda Systems AS har det blitt opprettet et forskningslaboratorium for Air Traffic Management hos Institutt for energiteknikk i Halden, og dette laboratoriet benyttes til å videreutvikle tjenester for kontroll av luftrommet.

Avinor ble i 2015 med som partner i det nyopprettede forsknings-senteret «Klima2050» som ledes av SINTEF, og som har blitt tildelt midler fra Forskningsrådet gjennom ordningen «Senter for Forskningsdrevet Innovasjon». Temaet for forskningen er tilpasning til ekstremvær og gradvise klimaendringer. Senteret adresserer tilpasning av bygg og infrastruktur til ekstremvær og gradvise klimaendringer.

Avinor gjennomfører flere prosjekter som bidrar til å optimalisere bruken av norsk luftrom. Arbeidet bidrar til økt sikkerhet, økt kapasitet, mer effektive tjenesteleveranser og redusert miljøpåvirkning. Prosjektet BOAS har bidratt til vesentlig forbedret kapasitet og tjenestenivå for trafikken over havområdene. Videre er det gjennomført en betydelig oppgradering av Air Traffic Management-systemet (NATCON) i Sør-Norge. Dette har blant annet beredt grunnen for innføring av «Free Route Airspace» i samarbeid med nabolandene våre. Innføring av satellittbasert navigasjon (PBN) går også etter planene. Dette er et prosjekt som bidrar til mer effektive navigasjonstjenester til lavere kostnader.

Avinor deltar fortsatt i det felleseuropeiske forsknings- og utviklingsprogrammet SESAR (Single European Sky Air traffic management Research). Blant gjennomførte aktiviteter er testing av fjernstyring av flere lufthavner fra samme arbeidsposisjon ved hjelp av kamera og radarteologi. Resultatene er positive. Avinor har planer for å fjernstyre tårn ved inntil 15 av 46 lufthavner i Norge. Målet er fjernstyring av i alt 36 lufthavner. Det kan redusere kostnadene med 30 til 40 prosent. Det er besluttet at senteret skal ligge i Bodø, og i april 2015 ble det besluttet hvilke fem lufthavner som vil være de første som får fjernstyrt tårntjeneste: Mehamn, Berlevåg, Værøy, Røst og Hasvik. Avinors ambisjon er at

de første lufthavnene skal betjenes fra tårnsenteret når det står klart i løpet av 2017. Etter planen skal fjernstyring innføres ved ytterligere tre til fem lufthavner per år.

Avinor har også i 2015 vært engasjert i aktiviteter som bereder grunnen for effektiv og sikker datautveksling mellom luftfartsaktørene (System Wide Information Management – SWIM).

I forbindelse med jet biofuel-prosjektet støtter Avinor flere forskningsprosjekter og utviklingsaktiviteter, blant annet SINTEF-prosjektet GasBio 2010-2014, hvis resultater i 2015 ble videreført i prosjektet Gassifisering og FT-Syntese av lignocellulose biomasse (GAFT). Dessuten er arbeidet med fast leveranse av jet biofuel på Oslo Lufthavn en nyvinning som har fanget betydelig nasjonal og internasjonal interesse.

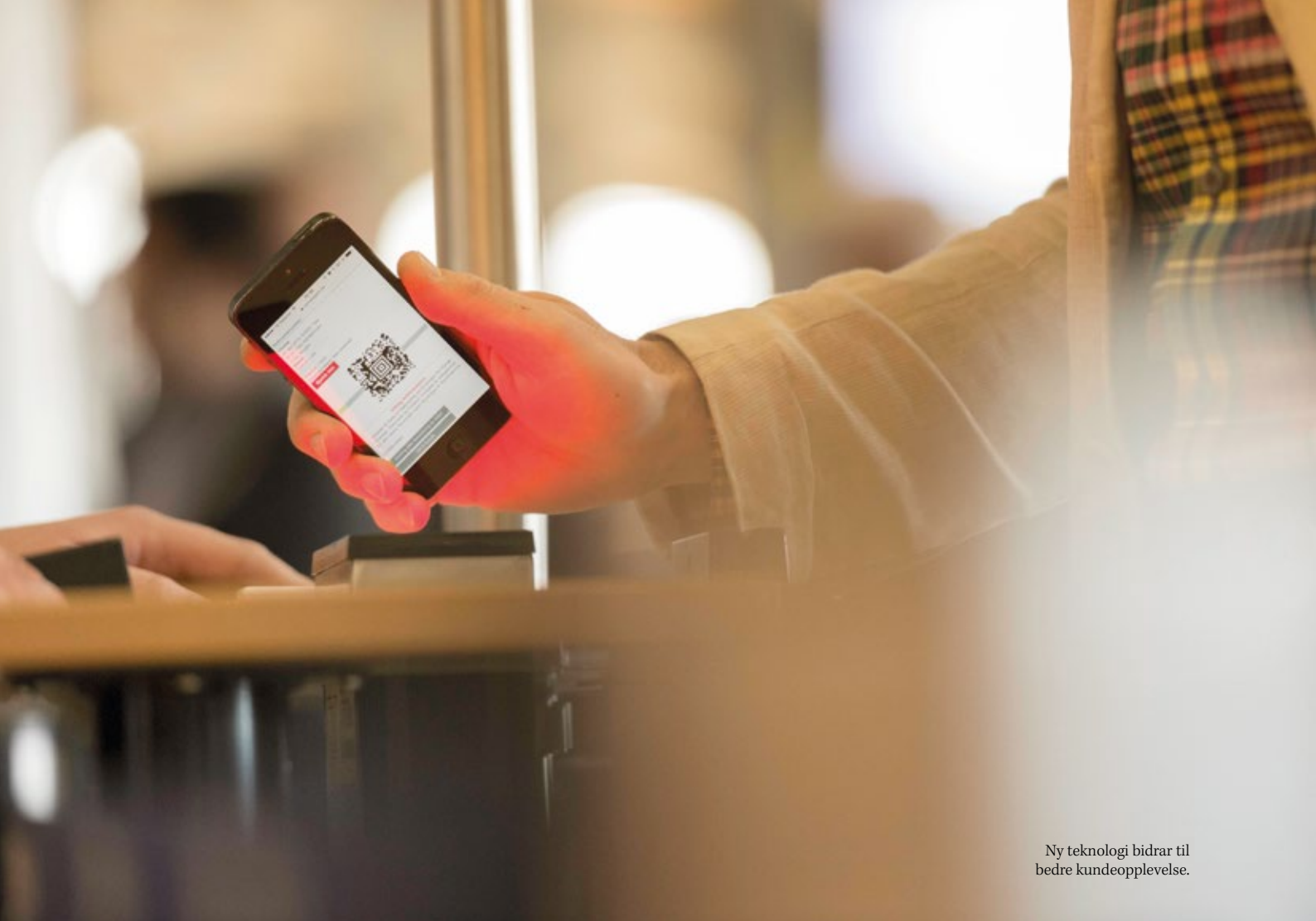
Det er opprettet et internt innovasjonsforum i Avinor som skal koordinere innovasjonsarbeidet på tvers av organisasjonen. Forumet vil også arbeide eksternt for å stimulere til mer forskning og innovasjon innen luftfart, samt påvirke virkemiddelapparatet til å yte mer støtte til forskning og næringsutvikling innen luftfart. Forskningsinstituttene har signalisert at det i Norge er mangel på forskere innen luftfart, og gjennom ATM Norway planlegges det derfor å etablere et internasjonalt forskningssamarbeid innen luftfart. I første omgang vurderes det å utvide samarbeidet som allerede er etablert mellom Oslo Kommune og Toulouse Métropole.

Gjennom transportetatene og Avinors arbeid med Nasjonal transportplan (NTP) pågår det et samarbeid om forskning og utvikling knyttet til intelligente transportsystemer (ITS). Det forventes at utvikling av ny teknologi kan benyttes til å løse flere oppgaver på lufthavnene i framtiden. Avinor har blant annet utlyst en innovativ offentlig anskaffelse og invitert maskinprodusenter og leverandører av avansert elektronikk og fjernstyrings-teknologi til å bli med på å utvikle førerløse kjøretøy for snøbrøyting på lufthavner. Ny teknologi vil også kunne benyttes til å forbedre kundeopplevelsen for de reisende.

SIKKERHET HAR HØYESTE PRIORITET

Flysikkerhet omfatter safety (flysikkerhet) og security (sikkerhetskontroll). De regulatoriske kravene på flysikkerhetsområdet følger av Norges internasjonale forpliktelser gjennom EØS og ICAO (FNs internasjonale organisasjon for sivil luftfart). Basert på disse innfører Luftfartstilsynet norske bestemmelser som Avinor er forpliktet til å følge. Avinor deltar også aktivt i det internasjonale arbeidet med utvikling av nytt luftfartsrelatert regelverk.

Sikkerhet har høyeste prioritet i Avinor, og hovedmålet er å forebygge uønskede hendelser og sikre god beredskap. Arbeidet med flysikkerhet er en integrert del av konsernets styringssystem, og de siste årene er det gjennomført fire store prosjekter for å få på plass et helhetlig styringssystem. Hensikten har vært å bidra til ytterligere forbedring av konsernets virksomhetsstyring, gjennomføre konsernets strategi, samt sørge for kontroll på risikoer knyttet til oppnåelsen av de strategiske målene. Det siste delprosjektet ble levert i 2015: Et nytt verktøy for avvikshåndtering. Avinor har dermed innført et rammeverk for helhetlig virksomhetsstyring som inkluderer systemer for strategisk virksomhetsstyring, helhetlig risikostyring, prosessorientert styringssystem og system for avvikshåndtering. Ytterligere



Ny teknologi bidrar til bedre kundeopplevelse.

implementering og forbedring av styringssystemet, herunder sikkerhetsstyringen, vil pågå i 2016. Dette inkluderer operasjonell risikostyring og sikkerhetskultur. Målet er at styringssystemet skal være i henhold til ISO 9001 innen utgangen av 2016.

Innen sikkerhetsstyringen jobbes det risikobasert, og alle uønskede hendelser av en viss alvorlighetsgrad følges opp. Rapporteringskulturen i konsernet er god. Rapportene omhandler gjerne potensielle hendelser eller mindre alvorlige forhold. Dette gir muligheter til læring og forbedring. Oppfølging av avvik er viktig for alle deler av konsernet. Lukking av avvik, blant annet rapporterte avvik fra interne og eksterne revisjoner og inspeksjoner, er et prioritert område. Oppfølging av avvik baserer seg i stor grad på at disse blir risikoklassifisert som grunnlag for den videre behandlingen i divisjonene. Det tilstrebes å lukke avvik innen definerte frister. For avvik påpekt av tilsynsmyndigheter er det tett dialog med dem om lukkeprosessen.

Ulykker og alvorlige luftfartshendelser

Det var i 2015 ingen luftfartsulykker med eller uten personskader i norsk luftfart der Avinor medvirket til årsaken. Det var to alvorlige luftfartshendelser der Avinor var en medvirkende part. Den ene fant sted på Oslo Lufthavn, hvor et fly som ikke klarte å stanse i tide etter landing, kjørte ned to rullebanelys og stoppet innenfor betong-endefeltet. Flyet takset til gate for egen maskin etter landing. Den andre hendelsen fant sted i Stavanger og dreide seg om en underskridelse av atskillelsesminima i forbindelse med kryssende fly ved Norway ACC Vest, Stavanger, med 3,7 nautiske mil og 600 fot som minste avstand.

ULYKKER OG ALVORLIGE LUFTFARTSHENDELSER 2014-2015

	ALVORLIG LUFTFARTSHENDELSE	LUFTFARTSULYKKE U/ PERSONSKADER	LUFTFARTSULYKKER M/ PERSONSKADER
2015	2	0	0
2014	1	0	0

Alvorlige luftfartshendelser, luftfartsulykker uten personskader og luftfartsulykker med personskader hvor Avinor har vært medvirkende part. Begrepet luftfartsulykke følger definisjonen i BSL A 1-3 (Bestemmelser for Sivil Luftfart).

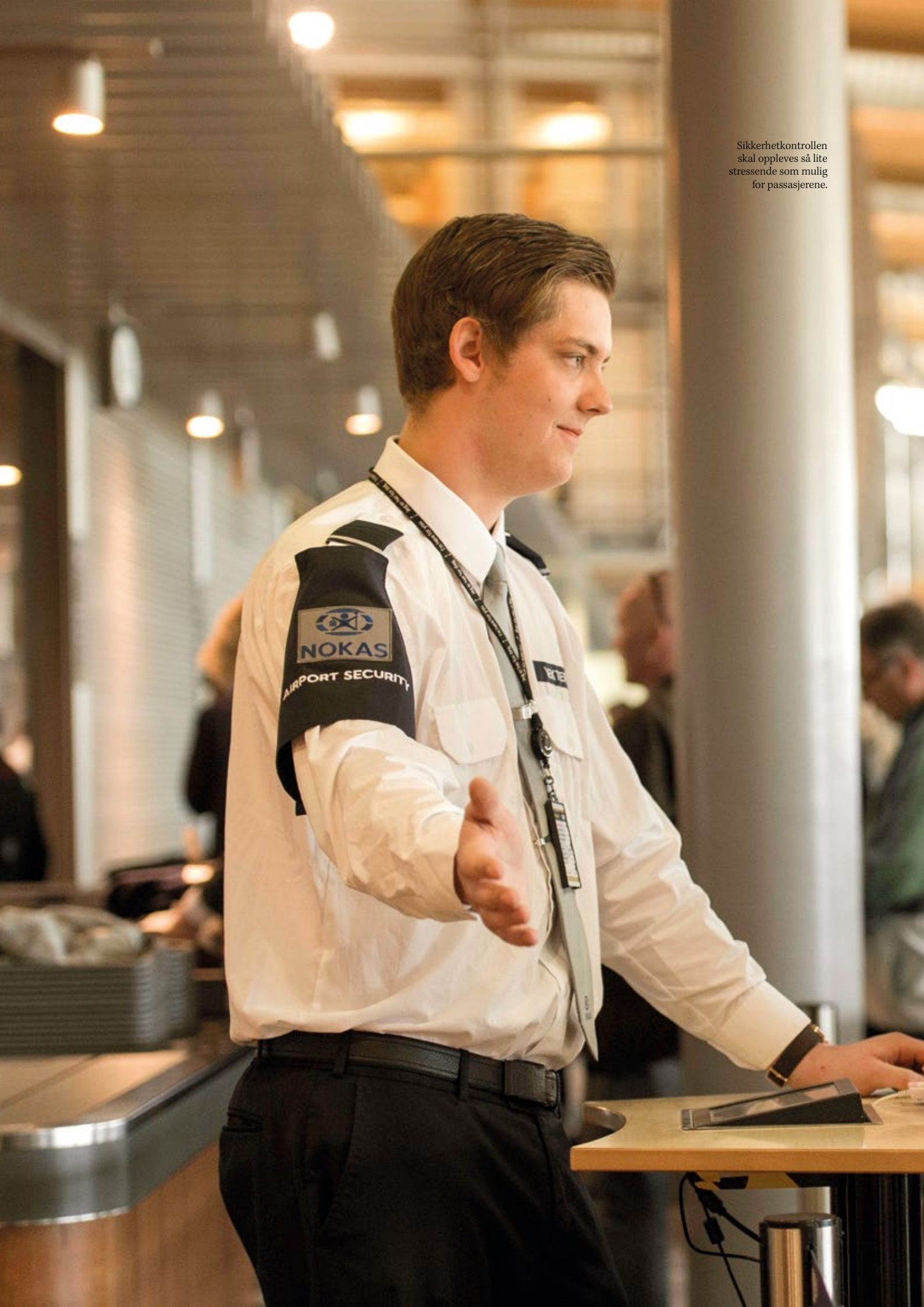
Revisjoner

Et viktig ledd i konsernets arbeid med å vedlikeholde en god sikkerhetskultur og høy flysikkerhet er regelmessige revisjoner, både ved enhetene og på spesifikke fagområder. Hensikten er å verifisere at konsernets styringssystem er i samsvar med relevante lover og forskrifter, og at organisasjonen etterlever disse. Security-tjenestene på lufthavnene følges også tett opp gjennom revisjoner. Regelmessige revisjoner er også viktige for å korrigere konsernets leverandører.

Innføringen av europeisk lufthavnregelverk har i 2015 medført at konsernet i praksis har måttet forholde seg til to styringssystemer og to forskriftsverk (nasjonalt og europeisk). Dette har vært utfordrende både å etterleve og å overvåke gjennom revisjoner.

Avinor gjennomfører i utgangspunktet alle revisjoner selv, både interne revisjoner og revisjon av eksterne parter. Bare unntaksvis hentes kompetanse utenfra for å gjennomføre revisjoner.

Sikkerhetkontrollen skal oppleves så lite stressende som mulig for passasjerene.



Et revisjonsprogram blir etablert for ett år av gangen. Compliance monitoring manager foreslår revisjonsprogrammet, etablerer team og styrer disse gjennom året. Revisjonsprogrammet godkjennes av konsernsjefen. Funn som avdekkes gjennom revisjonene legges inn som avvik i avvikshåndteringssystemet og følges opp av den som er definert som risikoeier. Funn som registreres hos eksterne parter blir fulgt opp av kontraktansvarlig hos Avinor. Det er Avinor sitt avvikshåndteringssystem som ivaretar også disse.

I 2015 er det gjennomført 32 interne revisjoner i Avinor AS og 9 i Avinor Flysikring AS. I tillegg er det gjennomført 18 revisjoner av eksterne parter (leverandører og andre aktører) i Avinor AS og 2 i Avinor Flysikring AS. Fra disse revisjonene ligger hovedvekten av funn i kategorien «Styring og oppfølging». Revisjonene har også avdekket mangler vedrørende lønns- og arbeidsvilkår samt skatte- og avgiftsforhold hos leverandører og underleverandør.

Oslo Lufthavns revisjonsprogram skal dekke alle aspekter ved styringssystemet i løpet av en treårs-syklus. Programmet for 2015 er, med få unntak, gjennomført i tråd med planen. Oslo Lufthavn har gjennomført 16 revisjoner, 9 interne og 7 eksterne. Hovedvekten av revisjonsfunn ligger på styring og oppfølging og HMS.

Avinor har i 2015 levert gode resultater innen security. Det er en markant reduksjon i antall avvik, og avvikene er i stor grad av mindre alvorlig karakter. Det har vært arbeidet langsiktig og målrettet med lufthavnene for å sikre god erfaringsoverføring og Avinor har hatt tett dialog med tilsynsmyndigheten for å oppnå disse resultatene. Samarbeid på tvers, mellom lufthavnens aktører, har også vært viktig og har bidratt til de gode resultatene vi nå ser.

Securityregelverket under stadig utvikling

Trusselbildet i 2015 ble blant annet preget av terrorangrepet mot det russiske Metrojetflyet over Egypt og hendelsene i Paris mot henholdsvis Charlie Hebdo og Bataclan.

Security-regelverket for luftfarten og den teknologiske kapasiteten til å dekke potensielle trusselsituasjoner, utvikles i tråd med trusselbildet. I 2015 har Avinor blant annet tatt i bruk nytt utstyr for mer presis deteksjon av eksplosivstoff.

Sikkerhetkontroll og personlig integritet

Det legges vekt på at sikkerhetskontrollen skal oppleves så lite stressende som mulig for de reisende, og at den enkeltes integritet ivaretas på en god måte.

I løpet av 2015 har Avinor investert betydelig i nye og utvidede sluser for sikkerhetskontroll på Oslo Lufthavn, samt på lufthavnene Stavanger, Bergen, Trondheim, Ålesund og Bodø. Både selskapets ansatte og ansatte hos samarbeidspartnere får regelmessig opplæring. Innføringen av Fast Track og familiesluser har også bidratt til økt kundetilfredshet.

I forbindelse med sikkerhetskontroll følger Avinor alle myndighetspålagte oppgaver ved våre lufthavner. I enkelte tilfeller er det etablert en høyere standard enn loven krever, for å redusere risikoen for diskriminering, samt ivareta de reisendes personlige integritet. For å redusere muligheten for at diskriminering oppstår, benytter Avinor i all hovedsak tekniske løsninger som ikke lar operatøren manipulere utplukk av reisende som skal til

ekstra kontroll. Samtidig investeres det i utstyr som reduserer behovet for kontakt mellom sikkerhetspersonellet og den reisende, slik at muligheten for diskriminerende handlinger ved utførelse av sikkerhetskontroll reduseres. De reisende er Avinors kunder, og Avinor ønsker å etablere et tillitsforhold knyttet til sikkerhetskontrollen. Blant annet tilstreber Avinor alltid å ha sikkerhetspersonell av begge kjønn tilgjengelig, selv om dette er utfordrende på de aller minste lufthavnene. Samtidig er det tilgjengelig avlukker eller skjermingsmuligheter, for å ivareta den personlige integritet ved screening.

Selv om mange opplever sikkerhetskontrollen som stressende, mottar ikke Avinor mange klager. De fleste klagen dreier seg om hva som er og ikke er tillatt å medbringe inn på sikkerhetsområdet. I enkelte tilfeller klager kundene på manglende skjerming under sikkerhetskontrollen. Klagen behandles fortløpende av lufthavnene, og det er ikke kjent at noen reisende har gått videre til offentlige myndigheter med slike saker i 2015.

En undersøkelse gjennomført av Barcode Intelligence (Norsk Kundebarmeter) viser at sikkerhetskontrollen og måten de reisende møtes der, scorer høyest på kundetilfredshet blant Avinors passasjerprosesser.

Human trafficking

Avinor har ingen egne systemer for rapportering knyttet til human trafficking. Slike saker registreres i straffesakssystemet og håndteres av myndighetene. Aktuelle myndigheter, som politi og toll, er tilstede på Avinors største lufthavner, og lufthavnene rapporterer om godt samarbeid. Avinor oppfordrer alle ansatte til å melde fra hvis det forekommer situasjoner som fremstår som usikre og der det er mistanke om human trafficking.

Samfunnsikkerhet og kriseberedskap

Avinor har høyt sikkerhetsnivå i den daglige driften og god beredskap hvis uønskede hendelser likevel skulle inntreffe.

Dagens trusselbilde er preget av ekstremisme med polariserte ytterpunkter, statlig etterretning mot politiske, økonomiske og militære mål, endringer mot et varmere, våtere og villere klima, fare for smittespredning, og en alvorlig flyktning- og migrasjons-situasjon i Europa. Konsernet har sikkerhets- og beredskapsfokus innen områdene klimatilpassing, informasjons- og IKT-sikkerhet og sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner.

Sertifisering av Avinors lufthavner

Avinor skal innen 2017 sertifisere alle sine lufthavner i henhold til et felleseuropeisk regelverk, utarbeidet av det europeiske flysikkerhetsbyrået European Aviation Safety Agency (EASA), i regi av EU-kommisjonen. I 2015 har Avinor søkt Luftfartstilsynet om å bli sertifisert som lufthavnoperatør. Avinor har også sendt søknad om utformingssertifikat for 22 lufthavner. Sertifiseringsarbeidet vil fortsette i 2016 og 2017.

I forbindelse med sertifisering av Avinor som operatør og sertifisering av Avinors lufthavner, er dagens prosesser og dokumenter innen sikkerhetsstyring gjennomgått og omstrukturert. I arbeidet er det avdekket forbedringsområder og nye krav, og nye prosessbeskrivelser er blitt utarbeidet.

Avinor skal være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima- og miljøutfordringer

2015 har vært et år med videre styrking av miljøarbeidet i konsernet. Over en periode på flere år har Avinor jobbet med et omfattende miljøløft, et løft som omfatter heving av standarden på miljørelevant infrastruktur, styrking av de vesentlige miljøfagene samt bedring av systematisk styring av miljøarbeidet.

I 2015 har det også vært et omfattende arbeid med videreutvikling av miljøstyringssystemet for hele konsernet. Miljøstyringen er bygd opp etter EN-NS ISO-standarden 14001, en standard Oslo Lufthavns miljøstyring allerede er sertifisert etter. Miljøstyringen er hovedverktøyet for å jobbe mest mulig effektivt og målrettet i forhold til de miljøutfordringene konsernet bidrar til. Implementering av miljøstyringen både sentralt og på lufthavnene er igangsatt, og forventes ferdigstilt i løpet av 2017.

NYE MILJØMÅL OG NY MILJØSTRATEGI

I 2015 ble konsernets miljøpåvirkning kartlagt og ny miljøstrategi og nye konsernovergripende miljømål for perioden 2016-2020 besluttet. Det skal være spesielt fokus på utslipp til vann og grunn, klimagassutslipp samt fly- og helikopterstøy, men det vil også bli jobbet aktivt med energiforbruk, avfall, påvirkning av naturmiljø og forbruk av produkter og materialer. Miljøstrategien skal bidra til å konkretisere miljøarbeidet i Avinor og sikre at hele konsernet trekker i samme retning for å nå Avinors miljømål. Den utpekte retningen skal legges til grunn for prioriteringer og kravstilling innenfor miljøarbeidet i hele konsernet. Strategien skal bidra til å sikre systematisk arbeid og kontinuerlig forbedring av Avinors miljøprestasjon.

UTSLIPP TIL VANN OG GRUNN

Avinors miljømål 2012-2015: Avinor skal ikke ha brudd på utslippstillatelser

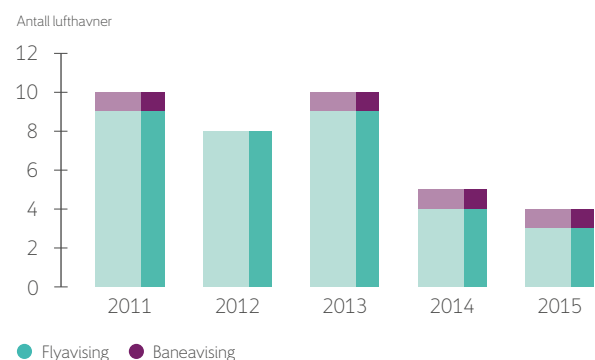
Alle Avinors lufthavner har gyldige utslippstillatelser i henhold til Forurensningsloven, som blant annet regulerer bruken av kjemikalier til avising og brannøving. Tillatelsene krever også beredskap i tilfelle akuttutslipp.

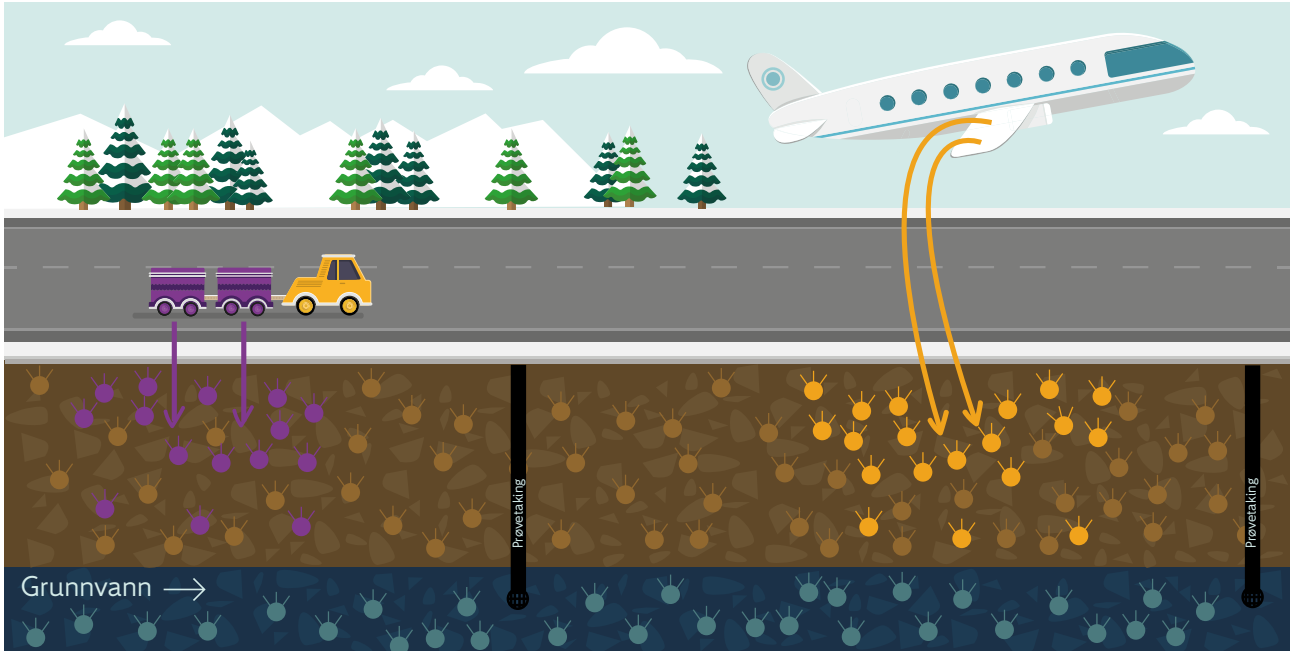
Av sikkerhetsmessige grunner fjernes snø og is fra flyene før de tar av. Dette gjøres med en blanding av varmt vann og glykolbaserte kjemikalier. Rulle- og taksebaner må ha tilfredsstillende friksjon. De brøytes, børstes og strøs med sand, og ved behov avises de også med formiatbaserte kjemikalier.

Ved utslipp i naturen har fly- og baneavisingkjemikalierne lav giftighet, men biologisk nedbrytning av stoffene forbruker oksygen. Avrenning og spredning av kjemikalier fra lufthavnens område kan påvirke naturmiljøet negativt, dersom forbruk og utslipp overskrider naturmiljøets tåleevne og nedbrytningskapasitet. Derfor er det etablert systemer for oppsamling av glykol fra flyavising på flere lufthavner. Miljøovervåking dokumenterer status i vannmiljøet omkring lufthavnene, og omfanget av overvåkingen styres av krav fra miljømyndigheter, samt miljørisiko og naturens sårbarhet ved hver lufthavn. Resultatene fra miljøovervåkingen vurderes hvert år og overvåkingsprogrammene revideres ved behov. Hvis prøvetaking viser at naturmiljøet er overbelastet, vurderes tiltak.

Oslo Lufthavn har lenge jobbet med vurdering av langtidseffekter på grunn og grunnvann som følge av avisingkjemikalier som spres langs rulle- og taksebaner. En begrensende faktor for nedbrytning i de mest kritiske områdene er tilgang på oksygen. Det har derfor vært gjennomført forsøk med luftinjeksjon til grunn og grunnvann. Dette fungerer bra, og det er ikke påvist avisingkjemikalier i nærliggende grunnvannsbrønner. Et pilotprosjekt med tre brønner ble i løpet av 2015 utvidet til 70 luftebrønner. I avisingssesongen vurderes og gjennomføres tiltak som tilførsel

ANTALL LUFTHAVNER MED DRIFTSMESSIGE BRUDD PÅ VILKÅR FOR FLY- OG BANEAVINGING





Noe av kjemikaliene som brukes til avising av henholdsvis bane (lilla) og fly (oransje) vil infiltrere i jorden langs banesystemene. Kjemikaliene brytes ned til vann og karbondioksid av mikroorganismer (bakterier og sopp) som er naturlig til stede, både over og under grunnvannsnivå. Avinor overvåker vannkvaliteten og iverksetter eventuelt tiltak for å sikre at nedbrytningskapasiteten i jorden ikke overskrides.

av gjødsel (nitrogen) og fjerning av snø ved behov. De høyest belastede områdene har sin egen tiltaksplan. I vassdragene ble det påvist ett brudd på utslippstillatelsen i vintersesongen 2014-2015.

Værforholdene de siste to sesongene har gjort det mer krevende å opprettholde god friksjon på rullebanene. Som følge av dette har forbruket av baneavisingkjemikalier økt med 83 prosent siden sesongen 2013/2014 og med 179 prosent siden sesongen 2012/2013. Samlet forbruk av flyavisingkjemikalier var litt mindre enn forrige sesong.

På Oslo Lufthavn var det i 2015 i alt fem mindre brudd på utslippstillatelsen for grunnvannet (glykol og formiat). På de øvrige lufthavnene ble forbruket av flyavisingkjemikalier overskredet ved tre lufthavner. Miljøkonsekvensen av disse tre bruddene er vurdert som lav til moderat, og tiltak i form av oppsamling av glykol er igangsatt for å forhindre negativ miljøpåvirkning i fremtiden. Det var ikke overskridelser av tillatte mengder baneavisingkjemikalier.

I perioden 2008-2010 ble det gjennomført miljørisikoanalyser på alle Avinors lufthavner. Resultatene viste at det var nødvendig med tiltak ved flere lufthavner. Heving av standarden på infrastruktur er siden 2010 gjennomført i Miljøprosjektet, og ble sluttført i 2015. Prosjektet har redusert risikoen for uønskede utslipp til vann og grunn betraktelig. Dette arbeidet må fortsette med etablering av gode drifts- og vedlikeholdsrutiner, et arbeid

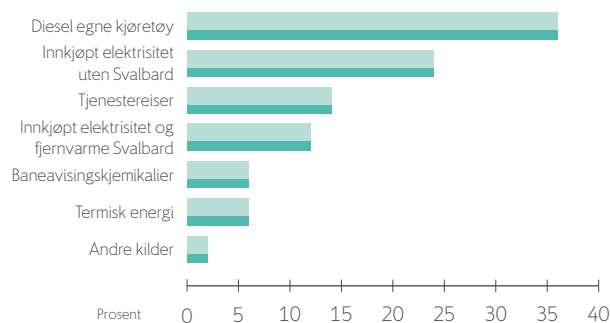
som vil bli prioritert i kommende år. Anleggene krever jevnlig vedlikehold for at krav i rammebetingelsene skal kunne overholdes. Mange anlegg og ulike anleggstyper gjør dette arbeidet omfattende. Avinor arbeider for å systematisere og forenkle prosessene for vedlikehold.

Forurensningsmyndighetene har i utslippstillatelsene pålagt Avinor et samordningsansvar med å påse at samtlige aktører på den enkelte lufthavn oppfyller rammebetingelsene for ytre miljø. Deres bruk og håndtering av kjemikalier har stor betydning for lufthavnens totale påvirkning på naturmiljøet.



Prøvetaking for analyse av PFOS i overflatevann.

KILDENE TIL AVINORS EGNE KONTROLLERBARE KLIMAGASSUTSLIPP 2011-2015



PFOS

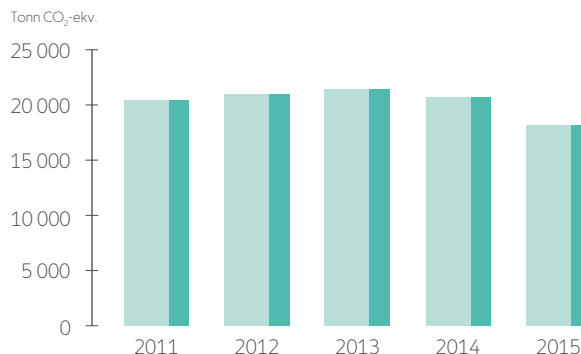
Kartlegging av forurenset grunn i 2011/2012 avdekket enkelte hydrokarbonforurensninger, og det ble påvist PFOS i jord og vann ved de fleste aktive og nedlagte brannøvingsfelt. PFOS er et fluorholdig stoff som tidligere ble brukt som tilsetningsstoff i brannskum, men er nå klassifisert som en miljøgift. Avinor faset ut bruk av PFOS-holdig brannskum i 2001, og stoffene ble strengt regulert i Norge i 2007.

Avinor jobber med prøvetaking i jord, vann og levende organismer, og vurdering av resultatene. Det er utarbeidet skisser til tiltaksplaner for PFOS-forurensede områder ved Harstad/Narvik lufthavn, Evenes og Kristiansand lufthavn, Kjevik. Disse er til behandling hos Miljødirektoratet. Avinor har også dialog med Mattilsynet om dette.

Oslo Lufthavn startet i 2015 rensing av PFOS-forurenset grunnvann og spillvann fra brannøvingsfeltet. Erfaringene så langt er gode, og de to renseanleggene følges tett for å dokumentere effekten. I tillegg er en plan for tiltak for rensing av PFOS-forurenset jord over grunnvannet, forventet klar i februar 2016.

Ved Bergen lufthavn, Flesland ble det tatt prøver av drikkevann i borede brønner, overflatebrønner og Steinfjelltjern i boligområdet Kvitura, som ligger nedstrøms det nedlagte brannøvingsfeltet. Det ble påvist PFOS i enkelte brønner, og vannkvaliteten ble vurdert av kommunehelsetjenesten i Bergen kommune i november 2011. Konklusjonen var at nivåene av PFOS i vannet ikke var foruroligende høye, men at drikkevannet i Kvitura bakteriologisk ikke er tilfredsstillende. Etter føre-var-prinsippet har Avinor også etablert filter for rensing av PFOS-holdig avrenning til overflatevannkilden Steinfjelltjern. Boligområdet har ikke tidligere hatt tilbud om kommunalt vann, men Avinor har samarbeidet med Bergen kommune om å etablere vanntilførsel over lufthavnområdet. Opplegget for tilkobling til offentlig vannforsyning var ferdig etablert høsten 2015. Dette innebærer også en engangsutbetaling til de 39 berørte husstandene. Avinor har i flere år betalt for flaskevann for husstander i det berørte området, inntil ny løsning nå er etablert.

AVINORS EGNE KONTROLLERBARE KLIMAGASSUTSLIPP 2011-2015



KLIMAGASSUTSLIPP

Avinors miljømål 2012–2015: Avinor skal redusere de totale klimagassutslipp konsernet selv kontrollerer i perioden, uavhengig av trafikkvekst, samt være en pådriver for å redusere samlede klimagassutslipp fra norsk luftfart.

Klimagassutslipp fra lufthavndrift

Avinor utarbeider klimaregnskap i henhold til «The Greenhouse Gas Protocol», og kjøper klimakvoter for å kompensere for egne utslipp³⁾. I 2015 var Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndrift på 18 158 tonn CO₂-ekvivalenter, en reduksjon på ca. 2 300 tonn sammenliknet med 2012. Konsernets klimamålsetting for perioden 2012-2015 ble altså nådd.

Nedgangen skyldes en generell reduksjon av klimagassutslipp fra norsk produksjon og import og eksport av elektrisk kraft, og ikke reduksjon i energiforbruk. Utslippene fra Avinors virksomhet avhenger sterkt av værforholdene i vinterhalvåret, som følge av behov for snøbrøyting, oppvarming og forbruk av avisingskjemikalier.

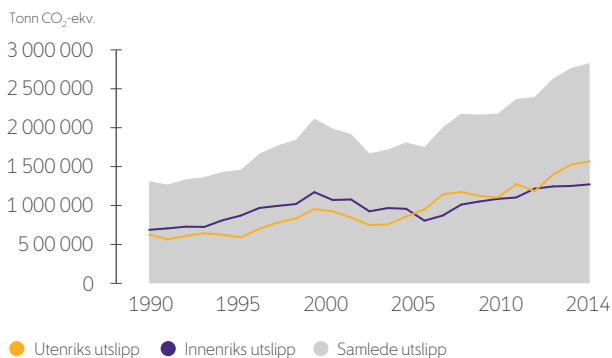
De største utslippene fra Avinors drift kommer fra forbruk av drivstoff til egne kjøretøy, etterfulgt av innkjøpt elektrisitet og tjenestereiser med fly og bil. Andre utslippkilder som inngår blant Avinors egne, kontrollerbare utslipp er innkjøpt fjernvarme, forbruk av termisk energi, samt kjemikalier til baneavising og brannøvingsfelt.

Lufthavnene Oslo, Trondheim og Kristiansand har vært akkreditert i den frivillige bransjeordningen Airport Carbon Accreditation (ACA) siden den ble lansert i 2009. Lufthavnene Stavanger og Bergen kom med i ordningen i 2014. Lufthavner som deltar i ordningen må sette forpliktende mål for utslippsreduksjoner, utarbeide detaljerte klimaregnskap og vedta tiltaksplaner.



3) Mer informasjon om GHG Protocol er tilgjengelig her: <http://www.ghgprotocol.org/>

KLIMAGASSUTSLIPP FRA NORSK LUFTFART 1990-2014



I 2015 ble de største klimatiltakene i konsernet gjennomført ved Oslo Lufthavn. Snøkjøleanlegget på OSL ble satt i prøvedrift, og en påfyllingsstasjon for hydrogen ble åpnet. Avinor startet i 2015 et prøveprosjekt med andre generasjons syntetisk biodrivstoff til selskapets tunge kjøretøyer. I 2016 vil Avinor etablere en rammeavtale for kjøp av andre generasjon biodiesel. Biodrivstoff vil på sikt kunne redusere utslippet fra kjøretøy betydelig.

Klimaprogrammet ved Oslo Lufthavn identifiserte i løpet av 2015 omtrent 20 ytterligere tiltak for å redusere klimagassutslipp. Noen av tiltakene er allerede igangsatt, andre er på planleggingsstadiet. Blant de igangsatte tiltakene er tilrettelegging for valg av nullutslippstaxi, kartlegging av energiforbruk i bygg, og kurvede innflygninger.

Ladeinfrastruktur til elbiler bygges fortsatt ut. Oslo Lufthavn hadde ved utgangen av 2015 265 ladepunkter. Tilsammen har Avinors lufthavner over 350 ladepunkter for elbil.

Klimagassutslipp fra flytrafikken

Avinor har siden 2007 samarbeidet med flyselskapene og NHO Luftfart om å legge til rette for reduserte klimagassutslipp. Det er publisert to rapporter⁴⁾ som skisserer utslippsreducerende tiltak og sammenholder effekten av disse med forventet trafikkutvikling. I følge framskrivningene kan klimagassutslippene fra innenriks flytrafikk være mindre i 2025 enn i 2007, tross betydelig trafikkvekst. Utenriks vil trolig utslippene øke, som følge av vesentlig trafikkøkning, men innfasing av biodrivstoff kan påvirke dette.

Klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart tilsvarte ifølge Statistisk Sentralbyrå (SSB) i 2014 (siste offisielle tall) 2,4 prosent av samlede innenriks utslipp (1,27 av totalt 53,2 millioner tonn). Det er disse utslippene som er omfattet av Kyotoprotokollen. Klimagassutslipp fra utenrikstrafikken, det vil si fra norske lufthavner til første destinasjon i utlandet, var i 2014 1,56 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Samlede klimagassutslipp fra alt jettflydrivstoff til sivile formål solgt på norske lufthavner i 2014 var i størrelsesorden 2,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, som er en liten økning sammenliknet med 2013. Samlede CO₂-utslipp fra global luftfart var ifølge IATA⁵⁾ 705 millioner tonn, eller om lag to



Statsminister Erna Solberg åpnet hydrogenstasjonen på Oslo Lufthavn 4. september 2015. Stasjonen er tilgjengelig for alle.

prosent av globale klimagassutslipp (36 milliarder tonn) i 2013. I tillegg kommer effekten av at deler av utslippene skjer i høye luftlag, noe som betyr at klimaeffekten blir noe høyere. CICERO anslår en tilleggsfaktor på 1,2-1,8⁶⁾.

Avgifter og kvoter

Norsk innenriks luftfart er som et av få land i verden ilagt CO₂-avgift. I 2016 utgjør denne 1,08 kr per liter jet fuel, eller 423 kr per tonn CO₂ (+ 10 prosent mva).

Siden 2012 har sivil luftfart også vært del av EUs kvotehandelssystem, på linje med energi og industri. EUs målsetting er at utslippene i kvotepliktig sektor skal være 43 prosent lavere i 2030 enn de var i 2005. Opprinnelig skulle alle flygninger internt i og til/fra EU/EØS være omfattet, men for perioden 2013-16 er det besluttet at kun flygninger internt i EU/EØS skal omfattes. Dette i påvente av at det innføres et eventuelt globalt regime i regi av ICAO (UN International Civil Aviation Organization). Flyselskapene må søke om og får tildelt et visst antall gratiskvoter basert på produksjonen de hadde i 2010, og må redusere sine utslipp eller kjøpe kvoter for overskytende utslipp. Kvoteprisen⁷⁾ har variert mellom 235 kroner per tonn CO₂ i juli 2008 og 21 kroner per tonn CO₂ i april 2013. Per februar 2016 omsettes kvoter for anslagsvis 55 kroner pr tonn. EU forventes å sette ned omfanget av tilgjengelige kvoter frem mot 2030 for at målsettingene skal nås. Dette vil øke kvoteprisene og vil på sikt føre til høyere kostnader for norsk luftfart. En samlet vurdering av luftfartsbransjens utslippsreduksjon må dermed ta hensyn til måloppnåelsen i kvotehandelssystemet, innfasing av bærekraftig biodrivstoff og effekten av utslippsreducerende tiltak i flyflåten.

De viktigste utslippsreducerende tiltakene er knyttet til flåteutskifting, effektivisering av luftrommet og biodrivstoff:

Flyselskapene viderefører arbeidet med energieffektivisering og flåteutskifting

SAS og Norwegian fornyer fortløpende sine flåter, og opererer utelukkende siste generasjon fly. Mer energieffektive motorer, forbedret aerodynamikk, lavere vekt og flere seter medfører eksempelvis at de nye Boeing 737-flyene har cirka 30 prosent lavere drivstoff-forbruk og klimagassutslipp per setekilometer

4) Se <https://avinor.no/konsern/miljo-og-samfunn/rapporter/>

5) http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG__AviationBenefits2014_FULL_LowRes.pdf

6) Lund, Marianne T, Terje Berntsen og Jan S. Fuglestad (2011): «Luftfart og klima - En oppdatert oversikt over status for forskning på klimaeffekter av utslipp fra fly», CIENS-rapport 3 - 2011

7) Side 46 i Prop 1 LS 2015-2016: Skatter, avgifter og toll 2016



Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen intervjuet under markeringen 22. januar 2016 av at Oslo Lufthavn er verdens første internasjonale hub som kan levere jet biofuel til alle flyselskap.

enn forrige generasjons fly. Fra 2016 skal flytypen A320 NEO og Boeing 737-Max fases inn. Det vil gi en ytterligere reduksjon på cirka 15 prosent per setekilometer.

Effektivisering i luftrommet

Effektivisering i luftrommet samt optimalisering av landinger og avganger er viktige tiltak, hvor Avinor har betydelig påvirkningsmulighet. Forbedret navigasjonsteknologi gir muligheter for mer nøyaktige og fleksible inn- og utflygningsprosedyrer. På Oslo Lufthavn ble det i 2014 og 2015 gjennomført om lag 8500 kurvede testinnflygninger hvor man både unngår overflyging av tett befolkede områder, og reduserer drivstofforbruket. Dette fordi flydistansen reduseres sammenliknet med dagens rettlinjete innflygninger. Samlet utslippsreduksjon knyttet til disse flygningene er beregnet til om lag 2000 tonn CO₂. Prosedyrer for kurvede innflygninger er også implementert på Haugesund lufthavn, Karmøy og på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, og vil etter hvert bli tatt i bruk på flere lufthavner.

I november 2015 ble Free Route Airspace innført. Dette er en ny luftromsorganisering i Norge, Finland, Latvia og Estland, som medfører at flyselskapene kan planlegge flygningene på mest mulig optimal måte mellom lufthavner, uten å være avhengig av forhåndsdefinerte ruter. Resultatet er at flyene kan ha med seg mindre drivstoff, hvilket reduserer kostnader, vekt og klimagassutslipp.

Jet biodrivstoff

Biodrivstoff ble sertifisert til bruk i sivil luftfart i 2009. Siden den gang er det gjennomført flere tusen sivile ruteflygninger på biodrivstoff, og utviklingen av ulike teknologier for produksjon av biodrivstoff har skutt fart. Innfasing av biodrivstoff for luftfart blir, både av bransjen selv og FNs luftfartsorganisasjon ICAO, regnet som et svært viktig tiltak for å redusere klimagassutslippene fra luftfarten.

De første flygningene med jet biodrivstoff i Norge ble gjennomført i november 2014. Fra januar 2016 kan alle flyselskap som tanker på Oslo Lufthavn kjøpe jet biodrivstoff. Lufthavnen ble dermed den første internasjonale hub i verden med faste leveranser av jet biodrivstoff. Det er også første gang i verden at drivstoffet distribueres sammen med fossilt drivstoff i det sentrale tankanlegget, noe som reduserer kostnadene betraktelig.

Avinor har satt av inntil 100 millioner kroner over en tiårsperiode (2013-2022) for tiltak og prosjekter som kan bidra til innfasing av jet biodrivstoff i norsk luftfart. Sammen med flyselskapene og NHO Luftfart har Avinor fått utredet mulighetene for å etablere storskala produksjon av biodrivstoff til luftfart, basert på biomasse fra norsk skog. Konklusjonen er at dette kan realiseres fra 2020-2025. Tiltaket vil kunne redusere klimagassutslippene fra norsk fly- og helikoptertrafikk med opp mot 45 prosent, avhengig av hvor mye biomasse fra skogsindustrien som benyttes til formålet. Det er inngått samarbeid med Viken Skog med henblikk på et mulig anlegg på Follum, og Avinor har tett kontakt med andre industriaktører, herunder Statkraft og Södra Cell. I tillegg støtter Avinor flere forskningsprosjekter knyttet til dette, blant annet i samarbeid med SINTEF.

Storskala norsk produksjon av biodrivstoff til luftfart og tungtransport på veg kan være avgjørende dersom norske klimamål skal nås, men er avhengig av langsiktige og forutsigbare rammebetingelser for å bli realisert. Jet biodrivstoff kan også importeres fra utlandet.

Tilbringertjenesten

For å styrke tilbudet til de reisende, redusere klimagassutslippene og bedre den lokale luftkvaliteten ønsker Avinor å være en pådriver og tilrettelegger for at mest mulig av transporten til og fra lufthavnene kan skje med kollektive transportmidler. Utdrøiningene på tilbringersiden er knyttet både til transportnettet og transportformene. Bosettingsmønsteret i lufthavnene

influenzområder gjør også at det ikke er mulig å gi alle et fullgodt kollektivtilbud.

Avinors lufthavner har gjennomgående høye kollektivandeler. Eksempelvis ligger Oslo Lufthavn høyest i Europa. Andelen har økt de senere år, og målet er ytterligere vekst.

KOLLEKTIVANDELER VED DE FIRE STØRSTE LUFTHAVNENE I NORGE

LUFTHAVN	KOLLEKTIVANDEL		
	STATUS 2009	STATUS 2014 **	MÅL 2020
Oslo	64	66	70 *
Stavanger	14	17	30
Bergen	27	34	40
Trondheim	42	45	50

* Langsiktig mål (2030): 75 prosent ** Siste tilgjengelige tall
Kilde: Reisevaneundersøkelsene (RVU)

Den passasjergruppen som gir størst miljøutfordring for samfunnet, er de som kjører til lufthavnen for å sette av eller hente reisende og deretter kjører bilen hjem igjen (såkalt kiss & fly). Dette er den gruppen reisende Avinor først og fremst vil oppfordre til å benytte kollektivtransport.

De fleste virkemidlene til å øke kollektivandelen ligger utenfor Avinors ansvarsområde, og krever samarbeid mellom en rekke aktører. Avinors viktigste bidrag vil være å legge infrastrukturen til rette på lufthavnene, og bidra med informasjon om tjenestene til de reisende. På konsernnivå jobbes det aktivt med de største flybussoperatørene i Norge, med utgangspunkt i de fire største lufthavnene. Målet med samarbeidet er å finne strategier for å øke markedsandelene til buss-selskapene på bekostning av privatbiler. I samarbeid med flybussoperatørene har selskapet utarbeidet konkrete tiltak for å øke markedsandelen til bussoperatørene, dette arbeidet vil fortsette. Avinor ønsker å bruke den kunnskapen til også å tilrettelegge for økt kollektivsatsing på mindre lufthavner. Først vil vi tilrettelegge for et godt kollektivtilbud fra Narvik til Evenes, i forbindelse med nedleggelse av Narvik lufthavn. Dernest vil vi se på de lufthavnene med lav kollektivandel som har et forbedringspotensial. Arbeidet på tilbringersiden har også fokus på at kravet til kommersiell inntjening innen konsernets parkeringsområde ivaretas.

FLY- OG HELIKOPTERSTØY

Avinors miljømål 2012-2015: Antall bosatte utsatt for fly- og helikopterstøy med utendørs nivå over Lden 60 dB og Lnight 55 dB, skal ikke øke i perioden.

Omkring to prosent av Norges befolkning bor på et sted der utendørs flystøy i gjennomsnitt er høyere enn Lden 50 dBA.⁸⁾ Dette omfatter hovedsakelig personer utsatt for støy fra jagerfly, med også personer bosatt ved de største sivile lufthavnene og ved lufthavner med betydelig offshore helikoptertrafikk. Siden 1999 har tallet på flystøyutsatte vært relativt konstant, til tross for sterk trafikkøkning. Dette skyldes at nyere flymotorer bråker mindre.

Avinor har fly- og helikopterstøy som et av sine viktigste tiltaksområder innen ytre miljø fordi det betyr mye i lokalmiljøet til lufthavnene. Avinor vil arbeide aktivt for å begrense støybelastningen fra sivil fly- og helikoptertrafikk for bosatte i lufthavnens nærområder, og gjennomfører regelmessig støykartlegging ved alle lufthavner og registrerer trasébruk ved de store lufthavnene.

Det viktigste verktøyet for å hindre økt flystøyeksponering i boligområder, er flystøysonekart som beskriver et støybilde med langsiktig forutsigbarhet. Kommunene må bruke disse kartene i sin arealplanlegging. Flystøyeksponering er avhengig av flytyper, trafikkmengde, rullebanebruk, trasévalg, og trafikkenes døgnfordeling. Utover støykartlegginger er Avinors viktigste verktøy trafikkstyringen og justering av inn- og utflygningsprosedyrer.

I desember 2015 vedtok Luftfartstilsynet en revidert støyforskrift for Oslo Lufthavn som blant annet regulerer rullebanebruk og hvilke områder som kan overflys i nærområdene rundt lufthavnen. Forskriften åpner for permanent bruk av kurvet innflygning, der traséene er lagt mellom tettbebyggelse. Forskriften angir også en justert utflygningskorridor for utflygninger fra lufthavnens nordøstre hjørne. Justeringen gjør det mulig å opprettholde avgangskapasiteten på lufthavnen, samtidig som man unngår å fly over nærområdene hvor det bor flest mennesker.

Innføring av helikoptertypen Sikorsky S92 til offshoretransport har medført en vesentlig økning i flystøybelastning ved enkelte lufthavner. Nyere flystøykartlegginger viser at helikoptertrafikken bidrar noe til å øke omfanget av rød flystøysone, der det i praksis er forbudt å bygge skoler, barnehager, hus og hytter. Helikoptertrafikken har også stor betydning for omfanget av gul flystøysone, hvor det kan bygges, men bare hvis det gjøres tiltak for å redusere støy. Avinor tok i 2012 initiativ til å opprette et nasjonalt helikopterstøyutvalg som består av representanter fra Avinor, oljeselskaper og helikopteroperatører. Utvalget koordinerer tiltak med mål om redusert støybelastning.

Ved Bergen og Stavanger lufthavn, der man i 2014 innførte et system for registrering av radardata fra flytrafikken, har man i 2015 arbeidet med å etablere inn- og utflygningsprosedyrer for å redusere antall personer som utsettes for støy fra offshore helikoptertrafikk. Foreløpige justeringer med støtte i traséregistreringssystemet har vært godt mottatt av naboer.

ENERGIFORBRUK

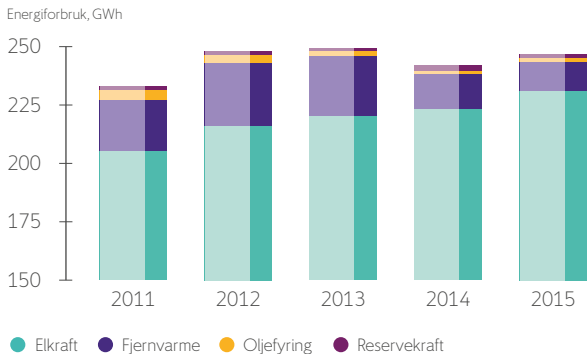
Avinors miljømål 2012-2015: Avinors totale energiforbruk i bygninger skal reduseres med 25 % i 2015 sammenliknet med energiforbruket i 2010. Målet gjelder ikke Oslo Lufthavn.

Energien som forsyner Avinors bygningsmasse og infrastruktur, kommer hovedsakelig fra innkjøpt elektrisitet, men det er også noen lufthavner som får energi fra fjernvarme, sjøvannsvarmevæksling og grunnvarme. Energien går i hovedsak til oppvarming, kjøling, belysning, baneanlegg og annet teknisk utstyr. Av Avinors kontrollerbare klimagassutslipp står energiforbruket for 24 prosent, og det er her et stort potensiale for å redusere energiforbruket og bidra til at Avinor når sitt klimamål.

Avinors mål for perioden 2010-2015 var å redusere energiforbruket

8) Lden = et A-veiet ekvivalent støynivå for dag-kveld-natt (day-evening-night) med 5dB/10 dB som ekstra tillegg for kveld-natt. Lden-nivået beregnes som gjennomsnittlig støybelastning over ett år. Lnight = et A-veiet ekvivalentnivå for en 8-timers nattperiode fra kl 23:00 til kl 07:00.

AVINORS ENERGIFORBRUK FORDELT PÅ KILDER



i bygg med 25 prosent. Innkjøpt elkraft har imidlertid økt, og målet for 2015 ikke er nådd. Samtidig har antall kvadratmeter bygg økt, og dermed også det totale energibehovet. Manglende energimålere gjør at det ikke er mulig å skille energi som går til bygg og energi til baneanlegg og annet teknisk utstyr. Dette gjør det vanskelig å si noe om de faktiske endringene i energiforbruket i bygg.

I 2015 har det blitt gjennomført flere mindre ENØK-tiltak på lufthavnene, som utskifting til LED-belysning, oppgradering av varme- og ventilasjonsanlegg, økt behovsstyring osv. Arbeidet med å innføre energiledelse og energioppfølgingsystem på alle Avinors lufthavner startet med åtte lufthavner i 2015, og vil bli videreført i 2016. Målet er å redusere det faktiske energiforbruket i bygg.

AVFALL

Avinors miljømål 2012-2015: Avinor skal oppnå en sorteringsgrad på 60 prosent.

Lufthavndrift genererer avfall fra publikumsarealer med sikkerhetskontroll, servering, butikker og venteearealer, men også fra renhold av fly, fra verksted, garasjer, kontorarealer og ikke minst fra byggeprosjekter.

Avinor og Oslo Lufthavn har jobbet systematisk i perioden 2012-2015 med avfallssortering og korrekt håndtering av farlig avfall. Avinor leverte totalt 13.792 tonn avfall i 2015, ned 4,8 prosent fra 2014. Oslo Lufthavn inkludert eksterne aktører leverte 71 prosent av dette, til

sammen 9.767 tonn, ned 5,7 prosent fra året før. Sorteringsgraden for konsernet var 58 prosent, samme som i 2014. Målsettingen om 60 prosent sorteringsgrad i 2015 ble altså ikke nådd. For Oslo Lufthavn lå sorteringsgraden stabilt på rett over 60 prosent.

Totalt ble det levert 385 tonn farlig avfall i 2015 mot 515 tonn året før. Av dette leverte Oslo Lufthavn 298 tonn. Fra 2016 justeres definisjonene av sortert og usortert avfall noe i henhold til NS9431 Klassifikasjon av avfall.

Fremover vil Avinor jobbe for å opprettholde dagens nivå for sortering av avfall, og samtidig redusere total avfallsmengde. Avinor fortsetter samarbeidet med profesjonelle partnere for å sikre optimal og sikker håndtering av avfall. Dette innebærer blant annet assistanse til å utvikle lokale avfallsplaner tilpasset lufthavnens behov og mottakenes muligheter, og sikker og korrekt viderehåndtering av farlig avfall.

MILJØHENSYN I ANSKAFFELSER

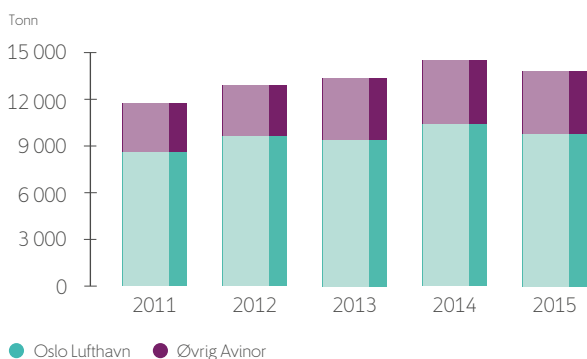
Avinors miljømål 2012-2015: Avinor skal velge produkter og materialer med minst mulig miljøbelastning i et livsløpsperspektiv.

Avinor kjøper inn produkter og tjenester for betydelige summer. I 2015 ble det anskaffet for 9 691 millioner kroner, hvorav 5 179 millioner kroner i investeringskjøp som i hovedsak er knyttet til store byggeprosjekter som terminalutvidelser og rullebane-forlengelser, og 4 512 millioner kroner i driftskjøp. For utførelse av bygge- og anleggsprosjekter utarbeides miljøoppfølgingsplaner som skal ivareta hensynet til ytre miljø i planleggings- og byggefasen og sikre miljøhensyn i valg av løsninger.

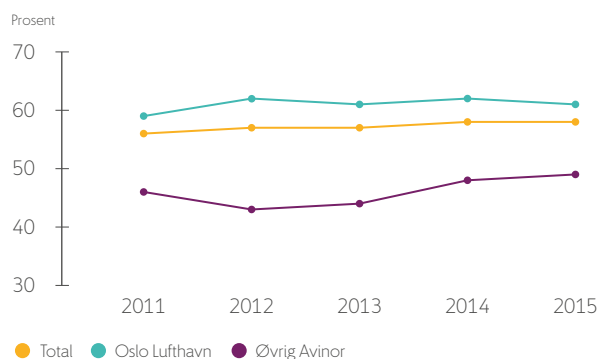
Avinor har mulighet til å påvirke leverandører innenfor flere sektorer i en mer miljøvennlig retning, og miljøkrav i anskaffelser er en viktig del av Avinors miljøpolitikk. Miljøkravene er innarbeidet i kvalifikasjonsgrunnlaget for alle anskaffelser og stilles til alle leverandører. I tillegg vektet miljø høyt i tildelingskriteriene ved anskaffelser som vurderes å være av stor betydning for ytre miljø.

Som et ledd i arbeidet med innføring av ISO14001 gjennomføres det jevnlig kartlegginger av Avinors leverandører og entreprenører med hensyn på deres miljøarbeid. Avinor jobber for at innkjøp skal skje fra leverandører som kan vise til at de har et bevisst forhold til miljø og arbeider systematisk for å redusere virksomhetens miljøbelastning.

TOTAL MENGDE AVFALL



SORTERINGSGRAD AVFALL





Svolvær lufthavn

LUFTKVALITET

Luftkvaliteten på og rundt lufthavnområdet bestemmes av lokale og regionale utslipp, av værforhold og av terrengets utforming. Lokalt på lufthavnen vil utslippene fra lufthavndriften ha størst betydning for luftkvaliteten, med fly og kjøretøy som de viktigste utslippskildene. Utenfor lufthavnområdet er utslippet fra veitrafikk viktigst. Oslo Lufthavn overvåker luftkvaliteten ved lufthavnen, og startet i 2015 en større kartlegging av lokal luftforurensning i samarbeid med Norsk institutt for luftforskning (NILU). Måleresultater over en rekke år har vist at luftkvaliteten er godt innenfor forskriftskrav ved Oslo Lufthavn. Målingene tilsier at luftkvaliteten er god også ved øvrige norske lufthavner, som alle har betydelig mindre trafikk.

NATURMANGFOLD

Mange av Avinors lufthavner ligger på eller ved områder som fra naturens side er biologisk rike. Dette er blant annet verneområder, sjeldne naturtyper, sjeldne arter, lakseelver og laksefjorder.

Avinor søker å ha en god oversikt over naturverdier på eienommene og på områder som kan påvirkes av lufthavndriften. I perioden 2008-2013 kartla Avinor biologisk mangfold på alle lufthavnene. For hver lufthavn er det utarbeidet en kartleggingsrapport med beskrivelser og forvaltningsråd. Rapportene finnes offentlig tilgjengelig på Avinors nettsider. Resultatene i rapportene blir fulgt opp og brukt i drift og prosjekter. Videre blir resultatene brukt inn i for eksempel miljørisikoanalyser,

miljøovervåkningsprogram og i planlegging av utbyggings- og anleggsaktiviteter.

I 2015 ble det gjennomført tiltak for å bevare naturmiljøet på lufthavnene. Blant annet:

- Etterundersøkelser etter reetablering av slåttemark etter anleggsarbeid på Ålesund lufthavn viste at slåttemarkene er på god vei til å bli reetablert. Det ble også etter undersøkelsen satt i gang tiltak for å hindre spredning av lupin i slåttemarkene.
- Haugesund lufthavn etablerte et samarbeid med flere grunneiere for å igangsette skjøtsel, beiting og lyngbrenning, for å hindre gjengroing av kystlyngheiene rundt lufthavnen.
- Haugesund lufthavn kom i gang med honningproduksjon i 2015. Både Haugesund og Stavanger lufthavn produserer nå honning. Renheten av honningen er en miljøindikator siden biene samler pollen og nektar i nærområdene.
- Oslo Lufthavn fortsatte bekjempelsen av fremmede skadelige arter og ser nå at bestandene av parkslirekne og kjempebjørnekjeks er sterkt redusert.
- I samarbeid med Miljødirektoratet informerte Avinor i 2015 om CITES (the Convention of International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora) og ansvarlig turisme ved utvalgte lufthavner.

Nøkkeltall klima og miljø 2011-2015

KLIMAGASSUTSLIPP

		2011	2012	2013	2014	2015
Avinor kontrollører	tonn CO ₂ -ekv.	20 464	20 992	21 397	20 728	18 158
Avinor kontrollører/passasjer	g CO ₂ -ekv./passasjer	462	453	443	414	363

ENERGI

		2011	2012	2013	2014	2015
Elkraft	GWh	205	216	220	223	231
Fjernvarme	GWh	22	27	26	15	12
Oljefyring	GWh	4.2	3.3	2.0	1.7	2.0
Reservekraft	GWh	1.8	1.8	1.5	2.3	1.7
Total	GWh	233	249	249	243	247

DRIVSTOFF TIL KJØRETØY

		2011	2012	2013	2014	2015
Diesel	liter	2 647 035	2 773 281	2 796 158	2 625 548	2 651 617
Bensin	liter	104 608	86 672	80 404	76 255	64 948
Biodiesel	liter	-	-	-	-	9 280

AVFALL

		2011	2012	2013	2014	2015
Sortert avfall	tonn	6 593	7 370	7 246	8 407	7 999
Blandet avfall	tonn	5 180	5 560	5 466	6 087	5 793
Total	tonn	11 773	12 930	12 712	14 494	13 792
Sorteringsgrad	%	56	57	57	58	58
Farlig avfall	tonn	-	-	-	515	385

BRANN- OG HAVARIKJEMIKALIER

		2011	2012	2013	2014	2015
Jetfuel - A1 / Parafin	liter	72 267	100 952	85 788	72 965	72 225
Diesel/Bensin	liter	2 291	2 478	4 597	5 656	3 333
Propan	kg	3 327	3 324	2 850	2 662	3 837
Slukkeskum	liter	32 761	36 209	27 668	20 785	27 356
Treningskum	liter	-	-	360	-	1 610
Slukkepulver	kg	25 934	19 274	20 825	17 247	23 719
Teknisk sprit	liter	549	869	1 426	721	1 156
Opptenningsved	kg	707	1 272	1 728	2 427	5 397

AVISINGSKJEMIKALIER

		2011	2012	2013	2014	2015
Flyavisingskemikalier						
100 % glykol	liter	1 780 429	2 353 921	2 120 801	2 287 775	2 412 346
Baneavisingskemikalier						
Formiat (flytende form) ¹⁾	liter	1 801 356	2 470 872	2 946 325	2 591 111	3 552 317
Formiat (fast stoff) ¹⁾	kg	153 918	264 303	229 203	210 275	443 850
Miljøbelastning målt i KOF ²⁾	tonn O ₂	269 577	382 003	435 739	385 208	563 887

ANTALL LH MED DRIFTSMESSIGE BRUDD PÅ VILKÅR FOR FLY- OG BANEAVISING

		2011	2012	2013	2014	2015
Flyavising	Antall	9 ³⁾	8	9	4	3
Baneavising	Antall	1	0	1	1	1
Total	Antall	10	8	10	5	4

1) Oppgitt som mengde produkt, ikke konsentrat.

2) KOF= Kjemisk oksygenforbruk. Dette er mengden oksygen som kreves for å bryte ned kjemikalie som er benyttet.

3) For OSL skyldes bruddet fly- og/eller baneavising (resipientbasert tillatelse).



Arbeidet for å synliggjøre hvorfor Avinor er en attraktiv arbeidsplass for kvinner fortsatte i 2015.

Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver

Avinors visjon er å skape verdifulle relasjoner. Dette gjenspeiles i en verdiplattform som stiller tydelige krav til ansattes opptreden både internt på arbeidsplassen og i møte med kunder, forretningsforbindelser og andre.

Medarbeiderundersøkelsen for 2015 viste at syv av 10 ansatte har et høyt eller svært høyt engasjement for jobben sin:

- Det er et godt arbeidsmiljø i Avinor
- Jobbtilfredsheten er høy
- 4 av 5 vil anbefale Avinor som arbeidsgiver

SAMARBEID

Andelen fagorganiserte er høy i Avinor, og den kollektive avtaledekningen er 100 prosent for konsernets selskaper, som har hver sine tariffavtaler. De tillitsvalgte er derfor viktige for å realisere konsernets mål. Avinor har i 2015 hatt et godt samarbeid

med de tillitsvalgte, både når det gjelder løpende saksbehandling og mer omfattende prosesser som større omstillingsarbeid. Det er likevel et mål å videreutvikle samarbeidsmodellen mellom tillitsvalgte og ledelse, for å sikre gode arbeidsforhold, stabil drift og kostnadseffektivitet i hele konsernet.

I løpet av året har Avinor og tillitsvalgte utviklet en modell, basert på hovedavtalen, for kontinuerlig forbedring av arbeidsprosesser og resultatoppgåelse. Avinor tror at forbedringsarbeid som har en tydelig forankring blant ansatte har gode forutsetninger for å lykkes.

Avinors ansatte er representert i Avinors styre med fire av 10 representanter. Det velges også representanter av og blant de ansatte til styret i datterselskap.

KOMPETANSEUTVIKLING

Ansatte med riktig kompetanse er avgjørende for at Avinor skal lykkes. Konsernet reviderte i 2015 kompetansestrategien som følge av Avinors nye strategiske målsettinger. Arbeidet kompletteres i 2016 i lys av pågående omstillingsarbeid. Det pågår samtidig et betydelig arbeid med å sertifisere Avinors lufthavner i tråd med miljøstandard og nye myndighetskrav fra EASA. Det er særlig operative enheter og konsernets sikkerhetsstyring som har fokus.

God ledelse er fundamentalt for Avinors virke og arbeidstakerforhold. 430 ledere, nøkkelpersonell, verneombud og tillitsvalgte gjennomførte i 2014 Avinors kultur- og lederutviklingsprogram. Arbeidet ble i 2015 styrket gjennom lederteamutvikling. I tillegg startet del to av kultur- og lederutviklingsprogrammet «Avinors Lederplattform» i desember 2015. Programfokus har vært endringsledelse og resultatopptak. Satsingen på prosjekt som arbeidsform i Avinor støttes av Avinors prosjektskole. Prosjektskolen gjør det mulig for ansatte å bygge en formell etterutdanning innen prosjektledelse og -metodikk.

Konsernet har de siste årene bygget gode relasjoner til akademien, og har flere pågående forskningssamarbeider. Avinor bidrar også med kompetanse til flere av Norges høyskoler og universiteter gjennom gjesteforelesninger. I tillegg gjennomfører Avinor workshops med studenter, der vi sammen løser konkrete utfordringer Avinor har i sin prosjektportefølje. Avinor har eget internship-program om sommeren, og legger til rette for at studenter kan skrive bachelor- eller masteroppgaver i samarbeid med konsernet.

Avinor hadde 4 lærlinger (Oslo Lufthavn) og en lærekandidat (Trondheim lufthavn) i 2015. Konsernet ønsker å bidra til at det blir flere lærlinge- og praksisplasser tilgjengelig, og tar sikte på å opprette 12 nye lærlingeplasser i 2016 (Oslo og Stavanger). For 2017 planlegges det med 20 nye. Det kan bli opprettet en egen stilling på konsernnivå for å styrke arbeidet med lærlingordningen.

INKLUDERING OG LIKESTILLING

Avinor er en mannsdominert bedrift, med en utfordring i å oppnå jevnere kjønnsbalanse. Konsernet har i 2015 hatt en unormalt lav turnover og i praksis hatt ansettelsesstopp. Handlingsrommet for å bidra til jevnere kjønnsbalanse blant de ansatte gjennom nyansettelser har derfor vært mindre enn normalt.

Det er en utfordring at kvinner i liten grad utdanner seg innen de store yrkesgruppene i Avinor. I 2015 er det gjort et betydelig analysearbeid knyttet til å identifisere et reelt potensial for andelen kvinnelige ansatte, samt å finne egnede virkemidler for å øke kvinneandelen. Analysearbeidet viser at potensialet for å øke kvinneandelen de kommende fem årene er 3-4 prosentpoeng. Vi styrker nå innsatsen for å sikre at vi forløser dette potensialet.

Avinor har i 2015 fortsatt arbeidet med å synliggjøre hvorfor Avinor er en attraktiv arbeidsplass for kvinner. Tidligere var det

flere kvinner enn menn som sluttet i konsernet. Nå er turnover høyere blant menn. Endret kommunikasjon i rekrutteringsarbeidet har medført at andelen kvinner som søker seg til Avinor har hatt en solid økning, men vi ansetter likevel ikke flere kvinner enn tidligere. Det er derfor foreslått konkrete tiltak i intervju situasjonen for å sikre at objektivitet i måling av kvalifikasjoner gjenspeiler ansettelsene. Positiv særbehandling kan være aktuelt som virkemiddel. Andelen kvinner i ledende stillinger er i samsvar med andelen kvinner i konsernet (22 prosent).

NEDGANG I BRUDD PÅ ARBEIDSTIDSBESTEMMELSER

Det er viktig for Avinor å ikke bryte arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven. Konsernet har kontinuerlig oppfølging av hvordan arbeidstiden benyttes. Innen utsatte enheter har det vært gjennomført opplæring for ledere og turnusplanleggere. Dette har resultert i en nedgang i brudd på arbeidsbestemmelsene i 2015, både totalt (- 41 prosent) og for brudd etter inngått avtale om utvidet arbeidstid (-36 prosent). I samme periode er det en reduksjon i bruk av overtid på 15 prosent.

ARBEIDET MED HELSE, MILJØ OG SIKKERHET (HMS)

I Avinor blir det lagt stor vekt på å sikre at de strategiske og overordnede planene for helse, miljø og sikkerhet er i samsvar med lov og avtaleverk og at det etterleves og følges opp i hele konsernet. HMS er et ledelsesansvar og skal være integrert i arbeidshverdagen gjennom hele linjen. Forskrift om systematisk helse-, miljø og sikkerhetsarbeid i virksomheten, Arbeidsmiljøloven med tilhørende HMS-forskrifter, samt konsernets strategiske plan, danner utgangspunkt for handlingsplaner og omfatter bl.a.:

- HMS-risikobilde og helsefremmende arbeid
- Systematisk HMS-arbeid
- Personskadebildet

Som hovedbedrift har Avinor konsern samordningsansvar innen HMS overfor alle aktører som er leietakere eller er innleid for å utføre arbeid på vegne av konsernet. Avinor konsern er i en rekke sammenhenger også byggherre. Dette innebærer et ansvar for at hensynet til sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- eller anleggsplassen blir ivaretatt.

Det er viktig for konsernet å øke bevisstheten i organisasjonen knyttet til å rapportere uønskede hendelser i tillegg til personskader. I dette ligger uønskede hendelser knyttet til reisende, andre aktører så vel som egne ansatte. Som eier av infrastruktur, er det sentralt at Avinor konsern er kjent med slike hendelser for å kunne sette inn korrigerende tiltak. Gjennom 2015 er rapporteringsrutinene for skader fra andre lufthavnaktører og passasjerer forbedret.

Ambisjonen for enhver virksomhet, også Avinor, vil alltid ligge på 0 skader med fravær. Avinor konsern hadde 17 skader på egne

ansatte som resulterte i fravær i 2015. Avinor AS hadde 13 skader, Oslo Lufthavn AS 2, og Avinor Flysikring AS 2. Konsernets H-verdi (antall skader som har medført fravær per million arbeidede timer) for 2015 var på 3,3 mot 4,2 i 2014, - måltallet er 3 eller lavere. H-verdi for T2-prosjektet på Oslo Lufthavn siden oppstart er 3,1. H-verdi for T3-prosjektet ved Bergen lufthavn, Flesland er på 3,8 i byggeperioden.

Resultatet for 2015 indikerer at forebyggende HMS virker, og har en synlig plass i konsernet. Nytt avvikssystem ble implementert i 2015 og vil gi et forbedret grunnlag for rapportering, med tilhørende mulighet for å gjennomføre analyse av årsaker, sikre bedre erfaringsoverføring og generelt sett bedre læringsløyper.

Vernetjenesten

Avinor er oppdelt i verneområder, med ett ansvarlig verneombud per område. Alle lufthavner har minst ett verneombud og mange har flere. Det er etablert arbeidsmiljøutvalg på sentralt nivå, på divisjonsnivå og lokalt. Utvalgene er sammensatt av verneombud og representanter fra de ansatte og ledelsen. Bedriftshelsetjenesten, kjemikalieutvalget og AKAN er også en del av vernetjenesten i Avinor.

Systematisk arbeid for redusert sykefravær

Sykefraværarbeidet i Avinor er systematisk og retter seg særlig mot ansatte som jobber skift, i operative stillinger hvor det stilles fysiske og medisinske krav. Avinor har deltatt i et flerårig forskningsprosjekt (FARVE) om effekten av ulike tiltak. Arbeidet ble avsluttet i 2015. Antallet medisinske underkjente er sterkt redusert i prosjektperioden.

På hver av de 42 regionale lufthavnene har en ansatt blitt utpekt som helsemotivator, med ansvar for å spre kunnskap og engasjement for trening og sunn livsstil. Avinor arbeider systematisk med forebygging av skadevirkninger av rusmidler, ved internt regelverk, kompetansebygging og bevisstgjøring. Arbeidstakere som vil endre alkoholforbruket sitt, kan også få hjelp via Balance.

Balance er et internettbasert helsefremmende program som tilbyr en sjekk av personens alkoholvaner, og deretter oppfølging i inntil ett år dersom det er ønskelig å justere alkoholvanene.

I samarbeid med tillitsvalgte ble det utredet hvorvidt det kunne være økt dødelighet blant flygeledere grunnet turnusarbeid. Utredningen ga ingen empirisk støtte til hypotesen.

Konsernets mål er et sykefravær på 4,5 prosent, eller lavere. Sykefraværet i 2015 var 4,6 prosent.

NØKKELTALL OM ANSATTE I AVINOR

	2015	2014	2013
Antall fast ansatte pr. 31.12.	3 157	3 214	3 123
Midlertidige årsverk	153	155	150
Gjennomsnittsalder fast ansatte	44,4	45,4	44,4
Total turnover ⁹⁾	2,2 %	2,8 %	3,4 %
Kvinneandel ¹⁰⁾	24,1 %	23,6 %	23,7 %
Kvinneandel lederstillinger	21,5 %	21,4 %	21,2 %
Kvinneandel konsernledelsen	18,0 %	17,0 %	30,0 %
Kvinneandel konsernstyret	50,0 %	50,0 %	50,0 %
Sykefravær	4,6 %	4,5 %	4,5 %
H-verdi ¹¹⁾	3,3	4,2	1,8
Avinor som attraktivt selskap (skala 1-5)	4,1	4,1	4,1

ALDERS- FORDELING	STYRET	KONSERN- LEDELSEN	FAST ANSATTE	TURNOVER
<30	0,0 %	0,0 %	6,7 %	0,2 %
30-50	50,0 %	18,0 %	54,1 %	0,7 %
50<	50,0 %	81,0 %	39,1 %	1,3 %

9) Fast ansatte og flygelederelever

10) Andelen kvinner faste og midlertidige ansatte

11) Antallet arbeidsulykker m/ fravær pr. 1.000.000 arbeidstimer



132

Ansatte i Avinor har gjennomgående et sterkt engasjement for jobben og jobbtilfredsheten er høy.

Avinor skal sikre ansvarlig forretningsførsel

INNKJØPSSTRATEGI

Det er utviklet en egen innkjøpsstrategi i Avinor som skal påvirke beslutningsprosesser i retning av bærekraftige løsninger og ivaretagelse av samfunnsansvar hos Avinors leverandører.

Det er flere forhold enn økonomi og kvalitet på anskaffelsen som er avgjørende for kvalifisering av leverandører og valg av tilbud. Ved inngåelse av alle konsernfelles avtaler blir det vurdert om det kan stilles hensiktsmessige miljøkrav og det blir stilt krav til leverandører om å følge ILO konvensjonen. Prosedyrer og malverk er oppdatert for å sikre dette.

I 2015 ble det introdusert et sett med avtalevilkår som skal sikre at leverandører Avinor inngår kontrakter med har etiske retningslinjer og tar samfunnsansvaret på alvor. Samlet fastsetter kravene Avinors prinsipper for menneskerettigheter, arbeidsstandarder, HMS, klima og miljø, samt forbudt forretningspraksis. Kravene retter seg mot leverandører, og det føres en oversikt over alle konsernets leverandører som har signert avtale om ansvarlig forretningsførsel. Avtalebestemmelsene gir mulighet for revisjon av leverandøren. Vesentlige brudd på avtale om ansvarlig forretningsførsel gir Avinor rett til å heve alle gjeldende avtaler med leverandøren, dersom kritikkverdige forhold ikke blir tilfredsstillende fulgt opp.

I 2015 mottok Avinor litt i overkant av 100 signerte avtaler om ansvarlig leverandøradferd. Et utvalg av leverandørene ble, i henhold til Direktoratet for forvaltning og IKT (DIFI) sin oversikt, vurdert til å være i risikozonen. Disse ble bedt om å utfylle egenerklæringer. Basert på enkel analyse blir det vurdert hvem av disse som bør følges opp videre med stedlig kontroll. Avinor mottok 9 egenerklæringer i 2015 og i 2016 planlegges det å gjennomføre 2 stedlige revisjoner.

Arbeidet med ansvarlig forretningsførsel fortsetter i 2016. Det blir blant annet arbeidet med å inkludere revisjon av leverandørens etterlevelse av ansvarlig forretningsførsel i konsernets øvrige revisjonsplan. Det blir også arbeidet med å finne et hensiktsmessig nivå for å gjennomføre due diligence av nye forretningspartnere, basert på risikovurdering av forretningsområdet.

Personell som skal delta i anskaffelser på vegne av Avinor-konsernet skal i forkant vurdere egen habilitet i forhold til den aktuelle anskaffelsen og i den forbindelse fylle ut en egenerklæring.

For å sikre større transparens, standardisere prosesser og sikre bruk av konsernets maler som omhandler samfunnsansvar, vil det i 2016 bli innført krav om bruk av elektronisk konkurranse-gjennomføring for alle som skal inngå kontrakter. Bruk av dette

verktøyet vil i større grad sikre bruk av konsernmalverk og vil gjøre det enklere å rapportere på f.eks. bruk av miljøkriterier ved kvalifisering og tildeling i anskaffelsesprosessene.

OMFANG OG LEVERANDØRKJEDE

I 2015 ble det gjort anskaffelser for til sammen 9 691 millioner kroner, hvorav 5 179 millioner kroner i investeringskjøp og 4 512 millioner kroner i driftskjøp. Anskaffelsene er fordelt på 6042 leverandører.

Avinor har under implementering krav i entrepriskontrakter der det stilles krav om kun to ledd i leverandørkjeden. Dette for å forenkle kontroll og oppfølging.

I arbeidet med innhenting av leverandørens egenerklæring om oppfølging og prinsipper for ansvarlig leverandøradferd, blir leverandørkjeden beskrevet. Mangler som er identifisert i egenerklæringene følges opp i 2016.

ERKLÆRING OM NÆRSTÅENDE PARTER

Konsernstyrets medlemmer og ledende personell leverer årlig egenerklæring om nærstående parter, med opplysninger om eventuelle transaksjoner mellom partene. Ekstern revisor gjennomfører årlige kartlegginger av formelle relasjoner mellom Avinors konsernledelse, styret og leverandører. Eventuelle relasjoner dokumenteres og gjennomgås med den det gjelder. Den sistnevnte analysen bekrefter i all hovedsak informasjon framkommet gjennom egenerklæringene.

ETISKE RETNINGSLINJER

Konsernstyret har fastsatt etiske retningslinjer som gjelder for styret og alle ansatte. Over 90 prosent av alle ansatte har gjennomført kurs i Avinors etiske retningslinjer, som blant annet forbyr korrupsjon, bestikkelser og konkurransehindrende opp-treden i strid med konkurransereglene. Vi har utviklet ytterligere etiske dilemmaer i 2015. Disse skal inkluderes i nytt e-læringskurs om etiske retningslinjer. Kurset er obligatorisk for både ansatte og innleid personell.

COMPLIANCE-FUNKSJON

Avinors compliance-funksjon skal følge opp at konsernet etterlever eksternt og internt regelverk knyttet til korrupsjon, misligheter og etisk regelverk. Avinor har igangsatt en rekke



Oslo Lufthavn støtter Eidsvoll Basket Gutter U14.

utbyggingsprosjekter de siste årene. Bygg- og anleggsbransjen har vært gjenstand for en rekke hendelser knyttet til korrupsjon og prissamarbeid i Norge. Avinors risikoeksponering for korrupsjon og misligheter har derfor økt som følge av disse investeringsprogrammene. Avinor er representert over hele landet og har et stort kontrollspenn. Dette er også en faktor som bidrar til å øke risiko for korrupsjon og misligheter. Det er etablert ulike kontrolltiltak og forebyggende aktiviteter som til sammen skal redusere konsernets risiko for å medvirke til og bli utsatt for korrupsjon og misligheter.

VARSLING

Avinor har nedsatt et utvalg som behandler varsler om krittikkverdige forhold i alle deler av organisasjonen. Utvalget har etablert rutiner for forsvarlig behandling av varsler. Utvalget har også utarbeidet rutiner og tekniske løsninger som gjør det mulig for eksterne aktører å varsle om krittikkverdige forhold i Avinor. Behandling av disse varslene skal følge samme prosedyre som behandling av varsler fra ansatte i konsernet. Avinor har konsesjon fra Datatilsynet for å behandle personopplysninger som fremkommer gjennom varslingsordningen. I 2015 mottok utvalget 46 henvendelser. Alle henvendelsene er ferdig behandlet.

AVINORS SPONSORSTØTTE

Avinors sponsorbidrag skal i hovedsak gå til lokale tiltak og aktiviteter for barn og ungdom. Mange lufthavner har i 2015 gitt støtte til aktiviteter for barn og ungdom i nærområdet.

Avinor samarbeider med *Kirkens Bymisjon* gjennom prosjektet «Nabosamarbeid i Bjørvika». Det er også egne aktiviteter for barn og ungdom i regi av Kirkens Bymisjon, der ansatte i Avinor deltar. Årets julegave gikk til Bymisjonens aksjon «Gled en som gruer seg til jul».

Avinor har samarbeidet med *Global Dignity Norge*, som arbeider for å engasjere ungdom til å reflektere og dele historier rundt begrepet verdighet i forbindelse med Global Dignity Day. Dette samarbeidet ble avviklet i 2015.

Miljøorganisasjonene *Zero* og *Bellona* mottar økonomisk støtte fra Avinor og gir Avinor faglig bistand i arbeidet med utvikling av biodrivstoff.

Avinor har siden etableringen av *Norsk Luftfartsmuseum* i Bodø for 20 år siden vært en aktiv bidragsyter. Museet utvikler nå en ny sivil utstilling, og Avinor har i 2015 bidratt med et engangsbeløp på kr. 5 millioner til dette arbeidet. Bidraget og Avinors engasjement sees i sammenheng med behovet for å bygge kunnskap og kjennskap til Avinors samfunnsoppdrag og konsernets rolle i utviklingen av det moderne Norge.

Oversikt over indikatorer

Rapporten er utarbeidet i tråd med Global Reporting Initiatives (GRI) rapporteringsstandard G4/ Core. Avinors årsregnskap (selskapsregnskap og konsernregnskap) for 2015 er revidert av Ernst & Young AS. Revisors beretning er gjengitt på side 116-117.

En detaljert redegjørelse for de ulike indikatorene er å finne på GRIs nettsider:

- G4: <https://www.globalreporting.org/reporting/g4/Pages/default.aspx>
- Sektorspesifikke krav (AO-indikatorer): <https://www.globalreporting.org/reporting/sector-guidance/sectorguidanceG4/Pages/default.aspx>

Standardredegjørelse

STRATEGI OG ANALYSE

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
G4-1	Forord	s. 8

ORGANISASJONEN

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
G4-3	Navn	Avinor as
G4-4	Produkt	s. 7
G4-5	Hovedkontor	Oslo
G4-6	Tilstedeværelse	Avinor har virksomhet kun i Norge
G4-7	Eierforhold	s. 7
G4-8	Markeder	s. 7
G4-9	Størrelse	s. 2-6
G4-10	Ansatte	s. 46
G4-11	Kollektive avtaler	s. 44
G4-12	Leverandørkjede	s. 49
G4-13	Endringer	Ingen vesentlige endringer
G4-14	Føre-var	s. 34
G4-15	Støtte til CSR-initiativ	s. 20
G4-16	Interesse-org.	Spekter: Sektorråd samferdsel Nasjonalt program for leverandørutvikling: Partner

PRIORITERING

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
G4-17	Oversikt, bedrift	s. 13, 78 Rapporten omhandler aktiviteter som konsernet styrer innen lufthavndrift og flysikring, men ikke aktivitet i andre datterselskaper.
G4-18	Definere rapport-innhold	s. 20-21
G4-19	Prioritering	s. 20-21
G4-20	Avgrensning internt	Alle temaer som er blitt vurdert som viktige er relevante for hele Avinors virksomhet.
G4-21	Avgrensning eksternt	Avinor er engasjert for å redusere klimautslipp fra flytrafikk i samarbeid med flyselskapene og NHO Luftfart. Avinor bidrar også til å legge til rette for at reisende i økende grad bruker kollektive transportmidler for reiser til og fra flyplassen.
G4-22	Endret rapportering	-
G4-23	Endrede målemetoder	-

DIALOG MED INTERESSENER

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
G4-24	Liste over interessenter	s. 21
G4-25	Utvelgelses-grunnlag	s. 21
G4-26	Beskrivelse av dialog	s. 21
G4-27	Temaer	s. 21

OM RAPPORTEN

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
G4-28	Gjelder for	2015
G4-29	Forrige rapport	2014
G4-30	Intervall	Årlig
G4-31	Kontakt	post@avinor.no
G4-32	Type GRI-rapport	G4/Core s. 20
G4-33	Revisjon	s. 116-117

EIERSTYRING OG SELSKAPSLLEDELSE

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
G4-34	Eierstyring Selskapsledelse	2015

ETISKE RETNINGSLINJER

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
G4-56	Etiske retningslinjer	s. 16 https://avinor.no/konsern/om-oss/konsernet/visjon-og-verdier

Resultater

KATEGORI: ØKONOMI

ØKONOMISK RESULTAT

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 11-16 (Styrets beretning) s. 16-19 (Eierstyring og selskapsledelse)			
G4-EC1	Økonomisk resultat	s. 60-67 (Regnskap) s. 69-114 (Noter til regnskap)			

INDIREKTE ØKONOMISK PÅVIRKNING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 26-29			
G4-EC7	Infrastruktur-investeringer	s. 26-27			
G4-EC8	Indirekte økonomisk påvirkning	s. 26-27			

KATEGORI: MILJØ

ENERGI

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 34, 39			
G4-EN3	Energiforbruk	s. 39-40, 42	Ikke fordelt på varme/avkjøling	Ikke tilgjengelig informasjon	Måleinstrumenter pt. ikke installert
G4-EN6	Enøk	s. 39-40, 42			

BIODIVERSITET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 34, 41			
G4-EN11	Eiendom tilgrensende områder med stor biodiversitetsverdi	s. 41			
G4-EN12	Påvirkning av biodiversitet	s. 41 Utfyllende informasjon på Avinors nettsider			
G4-EN13	Utbedring - habitat	s. 41 Utfyllende informasjon på Avinors nettsider			

UTSLIPP TIL LUFT

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 34, 36-39			
AO5	Luftkvalitet	s. 41			
G4-EN15	Direkte klimagassutslipp	s. 36-39, 42			
G4-EN16	Indirekte klimagassutslipp	s.36-39,42			
G4-EN19	Reduksjon klimagassutslipp	s.36-37			

UTSLIPP OG AVFALL

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 34-36, 40			
G4-EN23	Avfall	s. 40, 42			
G4-EN24	Uhellsutslipp	s. 34-35, 43			
G4-AO6	Avisingsvæske	s. 34-36, 43			

ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 34			
G4-EN29	Bøter/sanksjoner	Ingen bøter eller lignende			

STØY

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 34, 39			
AO7	Støy	s. 39			

OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/MILJØ

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 40			
G4-EN32	Screening leverandører	s. 40			

KATEGORI: SAMFUNNSMESSIGE FORHOLD

UNDERKATEGORI: ARBEIDSVILKÅR OG ARBEIDSMILJØ

HMS

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 44-46			
G4-LA5	HMS-organisering	s. 45-46			
G4-LA6	Sykefravær/ H-verdi	s. 45-46			
G4-LA7	Særlig utsatte ansatte-grupper	s. 46			

KOMPETANSEBYGGING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 44-45			
G4-LA9	Hvem får tilbud om opplæring?	s. 45		Ikke rapportert på timenivå per ansattkategori og kjønn	Ikke tilgjengelig informasjon

MANGFOLD

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 45			
G4-LA12	Mangfold i styret, ledelse, ansatte	s. 45-46			

OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/ARBEIDSFORHOLD

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 48			
G4-LA14	Leverandører screenet	s. 48			

VARSLINGSKANALER

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 49			
G4-LA16	Klagesaker	s. 49			

UNDERKATEGORI: MENNESKERETTIGHETER

IKKE-DISKRIMINERING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 45 https://avinor.no/konsern/om-oss/konsernet/visjon-og-verdier			
G4-HR3	Diskriminerings-saker	Ingen tilfeller			

OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/MENNESKERETTIGHETER

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 48			
G4-HR10	Leverandører screenet	s. 48			

UNDERKATEGORI: SAMFUNN

LOKALSAMFUNN

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 21, 26-29 https://avinor.no/globalassets/_konsern/om-oss/avinorkonsernet/etiske-retningslinjer-i-avinor.pdf			

ANTI-KORRUPSJON

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 18-19, 48-49			
G4-SO4	Opplæringstiltak anti-korrupsjon	s. 48			
G4-SO5	Korrupsjonstifeller	Ingen tilfeller			

TILTAK MOT KONKURRANSEHEMMENDE ADFERD

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 18-19, 48-49			
G4-SO7	Saker, brudd på regelverk	Ingen tilfeller			

ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 18-19, 48-49			
G4-SO8	Bøter, sanksjoner	Ingen tilfeller			

UNDERKATEGORI: PRODUKTANSVAR

SIKKERHET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 29-33			
G4-PR1	Kartlegging av produktsikkerhet	s. 29-33			
G4-PR2	Brudd på regelverk	s. 29-33			

ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING PRODUKTSIKKERHET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 29-33			
G4-PR9	Bøter, sanksjoner	Ingen tilfeller			

Konsernledelsen



DAG FALK-PETERSEN
Konsernsjef



ANDERS KIRSEBOM
Administrerende Direktør
Avinor Flysikring AS



ØYVIND HASAAS
Lufthavndirektør
Oslo Lufthavn



ASLAK SVERDRUP
Lufthavndirektør
Bergen lufthavn



LEIF ANKER LORENTZEN
Lufthavndirektør
Stavanger lufthavn



LASSE BARDAL
Lufthavndirektør
Trondheim lufthavn



**MARGRETHE
SNEKKERBAKKEN**
Divisjonsdirektør regionale
lufthavner



PETTER JOHANNESSEN
Konserndirektør
økonomi og finans



JON SJØLANDER
Konserndirektør
strategi og utvikling



EGIL THOMPSON
Konserndirektør
kommunikasjon og marked



MARI HERMANSEN
Konserndirektør
HR, juridisk og innkjøp

Styret



OLA MØRKVED RINNAN
Styreleder
Konsernsjef i Eidsiva Energi AS



OLA HENRIK STRAND
Nestleder
Konsulent



MARI THJØMØE
Styremedlem
Daglig leder og styreleder
i Thjømøekranen AS



TONE MERETHE LINDBERG
Styremedlem
Styremedlem/konsulent



HERLOF NILSEN
Styremedlem
Administrerende direktør,
Helse Vest RHF



ELI SKRØVSET
Styremedlem
CFO, Eksportkreditt, Norge



PER ERIK NORDSVEEN
Styremedlem, ansattvalgt
Lufthavnbetjent,
Tromsø lufthavn



BJØRN TORE MIKKELSEN
Styremedlem, ansattvalgt
Teamleder,
Kirkenes lufthavn



HEIDI ANETTE SØRUM
Styremedlem, ansattvalgt
Trafikkplanlegger og
hovedverneombud,
Oslo Lufthavn AS



GRETE OVNERUD
Styremedlem, ansattvalgt
Flygeleder, Norway ATCC,
Sektorgruppe ACC Vest



Regnskap med noter



RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			KONSERN	
2014	2015	NOTER	2015	2014
Driftsinntekter				
2 742,9	2 278,1	5, 7	5 248,0	5 299,5
2 046,5	1 997,9	5, 7	5 463,6	5 365,0
696,9	711,3		11,5	6,5
0,0	0,0	7	1 266,3	0,0
5 486,3	4 987,3		11 989,4	10 671,0
Driftskostnader				
123,0	187,7		272,1	198,5
2 112,0	1 554,1	8, 11	3 466,6	3 427,8
655,9	708,2	16, 17, 11	1 459,3	1 340,2
2 505,6	2 611,2	10, 11	3 516,0	3 841,9
-196,9	16,2	12	42,9	-442,7
5 199,6	5 077,4		8 756,9	8 365,7
286,7	-90,1		3 232,5	2 305,3
373,0	643,7	13	39,8	48,5
382,5	421,8	13	368,4	417,1
-9,5	221,9		-328,6	-368,6
277,2	131,8		2 903,9	1 936,7
90,1	40,2	14	454,9	538,0
187,1	91,6		2 449,0	1 398,7
Tilordnet:				
187,1	91,6		2 449,0	1 398,7

Note 1 til 32 er en integrert del av regnskapet.

UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

MORSELSKAP				KONSERN	
2014	2015		NOTER	2015	2014
187,1	91,6	Årsresultat		2 449,0	1398,7
Utvidet resultat					
Poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder:					
-546,2	489,0	Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	25	1 040,9	-893,0
147,5	-132,0	Skatteeffekt	15	-281,0	241,1
0,0	-5,3	Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse		0,5	0,0
-398,7	351,7	Sum poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder etter skatt		760,4	-651,9
Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder:					
-48,9	-2,4	Kontantstrømsikring	19	24,6	-66,1
13,2	0,6	Skatteeffekt	15	-6,6	17,8
-35,7	-1,8	Sum poster som kan reversere i resultatet i senere perioder etter skatt		18,0	-48,3
-434,4	349,9	Sum utvidet resultat etter skatt		778,4	-700,2
-247,3	441,5	Årets totalresultat		3 227,4	698,5
Tilordnet:					
-247,3	441,5	Aksjonær		3 227,4	698,5

Note 1 til 32 er en integrert del av regnskapet.

BALANSE

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			KONSERN	
31.12.2014	31.12.2015	NOTER	31.12.2015	31.12.2014
EIENDELER				
Anleggsmidler				
Immaterielle eiendeler:				
1 475,7	1 204,7	15	1 508,9	2 038,2
0,0	41,7	16	117,2	15,7
1 475,7	1 246,4		1 626,1	2 053,9
Varige driftsmidler:				
9 843,6	11 237,3	17	22 507,1	21 040,9
3 074,0	3 343,0	17	10 615,2	7 913,6
12 917,6	14 580,3		33 122,3	28 954,5
Finansielle anleggsmidler:				
1 226,9	1 523,0	6	0,0	0,0
5 971,3	7 571,3	31	0,0	0,0
154,7	635,0	19	636,2	162,6
62,6	124,2	20	306,0	188,2
7 415,5	9 853,5		942,2	350,8
21 808,8	25 680,2		35 690,6	31 359,2
Omløpsmidler				
21,6	24,4		24,4	21,6
1 057,7	730,6	21	1 378,4	1 405,3
1,7	4,5	19	24,9	18,4
900,6	1 630,3	22	1 666,7	932,0
1 981,6	2 389,8		3 094,4	2 377,3
23 790,4	28 070,0		38 785,0	33 736,5

Note 1 til 32 er en integrert del av regnskapet.

BALANSE

Beløp i MNOK


MORSELSKAP			KONSERN		
31.12.2014	31.12.2015	NOTER	31.12.2015	31.12.2014	
EGENKAPITAL OG GJELD					
Egenkapital					
Innskutt egenkapital:					
5 400,1	5 400,1	Selskapskapital	23	5 400,1	5 400,1
5 400,1	5 400,1	Sum innskutt egenkapital		5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital:					
3 326,0	3 171,7	Annen egenkapital	24	9 432,0	6 822,5
3 326,0	3 171,7	Sum opptjent egenkapital		9 432,0	6 822,5
8 726,1	8 571,8	Sum egenkapital		14 832,1	12 222,6
Gjeld og forpliktelser					
Avsetning for forpliktelse:					
1 523,8	1 085,3	Pensjonsforpliktelser	25	1 947,4	2 831,5
111,1	100,6	Annen forpliktelse	26	181,2	218,8
1 634,9	1 185,9	Sum forpliktelser		2 128,6	3 050,3
Langsiktig gjeld:					
0,0	0,0	Lån fra Staten	27	2 971,7	3 416,1
14,8	7,4	Derivater	19	88,2	128,5
9 300,0	13 095,6	Annen langsiktig gjeld	27	14 123,8	10 522,4
9 314,8	13 103,0	Sum annen langsiktig gjeld		17 183,7	14 067,0
Kortsiktig gjeld:					
800,0	400,0	Sertifikatgjeld	27	400,0	800,0
328,7	230,1	Leverandørgjeld		441,1	799,7
0,7	1,0	Betalbar skatt	14	335,9	277,5
41,2	86,2	Skyldige offentlige avgifter		246,6	186,6
9,9	22,7	Derivater	19	50,3	27,0
8,7	473,0	Første års avdrag langsiktig gjeld	27	994,2	551,9
2 925,4	3 996,3	Annen kortsiktig gjeld	26, 28	2 172,5	1 753,9
4 114,6	5 209,3	Sum kortsiktig gjeld		4 640,6	4 396,6
15 064,3	19 498,2	Sum gjeld		23 952,9	21 513,9
23 790,4	28 070,0	Sum egenkapital og gjeld		38 785,0	33 736,5

Oslo, 30. mars 2016
Styret i Avinor AS


Ola Mørkved Rinnan
Styrets leder



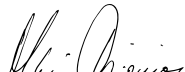
Ola H. Strand
Nestleder



Tone M. Lindberg




Eli Skrovset



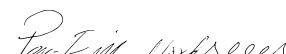
Mari Thjomoe



Herlof Nilssen



Bjørn Tore Mikkelsen



Per Erik Nordsveen



Heidi Anette Sørum



Grete Ovnerud



Dag Falk-Petersen
Konsernsjef

OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITAL

Beløp i MNOK

	AVINOR AS			SUM
	AKSJEKAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	
Egenkapital 01.01.2014	5 400,1	-56,1	4 074,8	9 418,8
Årsresultat			187,1	187,1
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)		-398,7		-398,7
Kontantstrømsikring		-35,7		-35,7
Årets totalresultat	0,0	-434,4	187,1	-247,3
Transaksjoner med aksjonær:				
Fisjon	-365,0		-2,2	-367,2
Tingsinnskudd	365,0		2,2	367,2
Utbytte for 2013			-445,4	-445,4
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-445,4	-445,4
Egenkapital 31.12.2014	5 400,1	-490,5	3 816,5	8 726,1
Årsresultat			91,6	91,6
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)		357,0		357,0
Kontantstrømsikring		-1,8		-1,8
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse		-5,3		-5,3
Årets totalresultat	0,0	349,9	91,6	441,5
Annet				
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse			-95,8	-95,8
Sum annet	0,0	0,0	-95,8	-95,8
Transaksjoner med aksjonær:				
Fisjon	-289,0		-2,3	-291,3
Tingsinnskudd	289,0		2,3	291,3
Utbytte for 2014			-500,0	-500,0
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-500,0	-500,0
Egenkapital 31.12.2015	5 400,1	-140,6	3 312,3	8 571,8

OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITAL

Beløp i MNOK

	AVINOR KONSERN			SUM
	AKSJEKAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	
Egenkapital 01.01.2014	5 400,1	-74,6	6 643,9	11 969,4
Årsresultat			1 398,7	1 398,7
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)		-651,9		-651,9
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse		0,0		0,0
Kontantstrømsikring		-48,3		-48,3
Årets totalresultat	0,0	-700,2	1 398,7	698,5
Transaksjoner med aksjonær:				
Utbytte for 2013			-445,4	-445,4
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-445,4	-445,4
Egenkapital 31.12.2014	5 400,1	-774,8	7 597,2	12 222,6
Årsresultat			2 449,0	2 449,0
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)		759,9		759,9
Kontantstrømsikring		18,0		18,0
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse		0,5		0,5
Årets totalresultat	0,0	778,4	2 449,0	3 227,4
Annet				
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse			-117,9	-117,9
Sum annet	0,0	0,0	-117,9	-117,9
Transaksjoner med aksjonær:				
Utbytte for 2014			-500,0	-500,0
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-500,0	-500,0
Egenkapital 31.12.2015	5 400,1	3,6	9 428,3	14 832,1

Note 1 til 32 er en integrert del av regnskapet.

KONTANTSTRØM

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			KONSERN	
2014	2015		2015	2014
		Kontantstrømmer fra driften		
1 370,1	1 732,8	Kontantstrømmer fra driften ¹⁾	3 495,9	3 522,5
27,2	14,4	Mottatte renter	19,0	28,7
-5,2	-0,7	Betalte skatter	-280,1	-385,9
1 392,1	1 746,5	Netto kontantstrøm fra driften	3 234,8	3 165,3
		Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
-1 998,0	-2 114,4	Investering i varige driftsmidler	16,17	-5 165,7
24,4	0,0	Offentlig tilskudd	0,0	24,4
7,1	15,3	Salg av varige driftsmidler, herunder anlegg under utførelse	1 382,8	8,6
-1 400,0	-1 600,0	Konserninterne utlån	0,0	0,0
199,0	227,6	Konserninterne renter	0,0	0,0
94,2	346,3	Konsernbidrag/utbytte	1,7	0,0
-32,5	-51,0	Endring i andre investeringer	-47,9	-31,0
-3 105,8	-3 176,2	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-3 829,1	-4 254,6
		Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
3 190,0	3 529,7	Opptak av gjeld	3 609,7	3 290,0
-403,7	-8,4	Nedbetaling av gjeld	-749,0	-938,2
0,0	-400,0	Netto opptak/nedbetaling kortsiktig gjeld (sertifikatlån)	-400,0	0,0
-352,9	-449,0	Betalte renter	-618,8	-540,9
-17,9	-12,9	Betalte låneomkostninger	-12,9	-17,9
-445,4	-500,0	Utbetalt utbytte	-500,0	-445,4
1 970,1	2 159,4	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	1 329,0	1 347,6
256,4	729,7	Endring i kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter	734,7	258,3
644,2	900,6	Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter 1.1	22	932,0
900,6	1 630,3	Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter 31.12	1 666,7	932,0

KONTANTSTRØM

Beløp i MNOK

1) KONTANTSTRØMMER FRA DRIFTEN

MORSELSKAP			KONSERN	
2014	2015		2015	2014
277,2	131,8	Resultat før skatt	2 903,9	1 936,7
655,9	708,2	Ordinære avskrivninger	1 459,3	1 340,2
4,0	-3,4	Tap/gevinst anleggsmidler	-1 270,0	2,6
-5,5	10,0	Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto (urealiserte)	17,8	-2,8
9,5	-221,9	Netto finanskostnader	328,6	368,6
193,6	-166,3	Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld	-186,2	125,8
-185,6	50,5	Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	156,5	-409,5
-162,4	166,1	Endringer i andre tidsavgrensingsposter	86,0	160,9
583,4	1 057,8	Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser	0,0	0,0
1 370,1	1 732,8	Kontantstrøm fra driften	3 495,9	3 522,5
I kontantstrømoppstillingen består inntekt fra salg av varige driftsmidler av:				
11,1	11,9	Balanseført verdi	112,8	11,1
-4,0	3,4	Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler	1 270,0	-2,5
7,1	15,3	Vederlag ved avgang varige driftsmidler	1 382,8	8,6

Note 1 til 32 er en integrert del av regnskapet.

NOTER TIL REGNSKAPET

- 1 Generell informasjon
- 2 Sammendrag av viktige regnskapsprinsipper
- 3 Finansielle risikofaktorer
- 4 Viktige regnskapsestimater og antakelser/forutsetninger
- 5 Segmentinformasjon
- 6 Datterselskaper
- 7 Driftsinntekter og andre inntekter
- 8 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser
- 9 Erklæring om lønn og annen godtgjørelse til daglig leder og ledende ansatte
- 10 Andre driftskostnader
- 11 Resultateffekter - Terminal 2 prosjektet
- 12 Andre kostnader
- 13 Finansposter
- 14 Skattekostnad
- 15 Utsatt skatt
- 16 Immaterielle eiendeler
- 17 Varige driftsmidler
- 18 Finansielle instrumenter etter kategori
- 19 Derivater
- 20 Andre finansielle anleggsmidler
- 21 Kundefordringer, andre kortsiktige fordringer
- 22 Kontanter og kontantekvivalenter
- 23 Aksjekapital, aksjonærinformasjon, utbytte og resultat
- 24 Annen egenkapital ikke resultatført
- 25 Pensjoner
- 26 Annen avsetning for forpliktelser
- 27 Lån
- 28 Annen kortsiktig gjeld
- 29 Betingede utfall og usikre forpliktelser
- 30 Forpliktelser
- 31 Nærstående parter
- 32 Hendelser etter balansedagen

NOTE 1 Generell informasjon

Avinor AS og dets datterselskaper (samlet konsernet) skal eie, drive og utvikle luftfartsanlegg ved å legge til rette for sikker og effektiv luftfart, yte tjenester innen samme område og annen virksomhet som bygger opp under foretakets hovedvirksomhet,

herunder kommersiell utvikling av virksomheten og lufthavnområdene.

Avinor konsernet har hovedkontor i Oslo, Dronning Eufemias gate 6.

NOTE 2 Sammendrag av viktige regnskapsprinsipper

Nedenfor beskrives de viktigste regnskapsprinsippene som er benyttet ved utarbeidelsen av konsernregnskapet. Disse prinsippene er benyttet på samme måte i alle perioder som er presentert, dersom ikke annet fremgår av beskrivelsen.

Det er benyttet samme regnskapsprinsipper i selskapsregnskapet som i konsernregnskapet, de nedenfor beskrevne prinsippene for konsernregnskapet gjelder følgelig også for selskapsregnskapet.

2.1 BASISPRINSIPPER

Konsernregnskapet og selskapsregnskapet til Avinor er utarbeidet i samsvar med International Financial Reporting Standards (IFRS) som fastsatt av EU.

Konsernregnskapet er utarbeidet basert på historisk kost prinsippet med følgende modifikasjoner: Finansielle derivater samt finansielle eiendeler og forpliktelser er delvis vurdert til virkelig verdi, dels ført over resultatet og dels ført over utvidet resultat.

Hele virksomheten til Avinor er definert som to kontantstrømgenererende enheter (CGU). Flysikring vurderes som eget forretningsområde, med kontantstrømmer som hovedsakelig er uavhengig av resten av konsernets kontantstrømmer.

For resten av konsernet, eksklusive flysikringsvirksomheten, bygger Avinors økonomimodell på forutsetningen om full samfinansiering mellom lønnsomme og ulønnsomme lufthavner og virksomheter (totalsystemet). Innenfor totalsystemet er det en klart uttrykt målsetning om at kommersielle aktiviteter skal utvikles for å bidra til finansiering av ulønnsomme aktiviteter (pålegg/samfunnsansvar) og til å holdeavgiftsnivået nede. Med dette utgangspunktet vurderer Avinor at en løsning hvor hele konsernets virksomhet, eksklusive flysikringsvirksomheten, vurderes samlet regnskapsmessig (totalsystemet), gir korrekt regnskapsmessig presentasjon av virksomheten.

Utarbeidelse av regnskaper i samsvar med IFRS krever bruk av estimater. Videre krever anvendelse av selskapets regnskapsprinsipper at ledelsen må utøve skjønn. Områder som i høy grad inneholder slike skjønnsmessige vurderinger eller høy grad av kompleksitet, eller områder hvor forutsetninger og estimater er vesentlige for konsernregnskapet, er beskrevet særskilt.

2.1.1 Endringer i regnskapsprinsipper og opplysninger

(a) Nye og endrede standarder som er tatt i bruk

Det er ingen endringer som trådte i kraft for regnskapsåret 2015 som er relevante for konsernet.

(b) Nye standarder og fortolkninger som ennå ikke er tatt i bruk

En rekke nye standarder, endringer til standarder og fortolkninger, som ikke er tatt i bruk, får virkning for årsregnskap som på begynnes etter 1. januar 2016:

IFRS 9 "Financial Instruments" erstatter IAS 39 og omhandler klassifisering, innregning og måling av finansielle eiendeler og finansielle forpliktelser samt sikringsbokføring.

Etter IFRS 9 skal finansielle eiendeler deles inn i tre kategorier basert på målemetode: amortisert kost, virkelig verdi over utvidet resultat og virkelig verdi over resultat. Klassifiseringen gjøres ved første gangs regnskapsføring. Klassifiseringen vil avhenge av selskapets forretningsmodell for å håndtere sine finansielle instrumenter og karakteristikkene ved de kontraktsfestede kontantstrømmene fra instrumentet. For finansielle forpliktelser er kravene i hovedsak lik IAS 39. Hovedendringen, i de tilfeller hvor man har valgt virkelig verdi for finansielle forpliktelser, er at den delen av en endring i virkelig verdi som skyldes endring i selskapets egen kredittrisiko føres over utvidet resultat i stedet for i resultatregnskapet, dersom dette ikke medfører en sammenstillingfeil i resultatmålingen.

De nye reglene for regnskapsføring av sikring medfører at regnskapsføringen henger tettere sammen med konsernets risikostyring i praksis. Generelt sett vil det bli lettere å anvende sikringsbokføring fremover ettersom standarden innfører en mer prinsippbasert tilnærming. Den nye standarden medfører også utvidede opplysningskrav og endringer i presentasjon.

Konsernet har ennå ikke vurdert hvordan de nye reglene vil påvirke konsernets sikringsordninger.

Standarden har ikrafttredelsestidspunkt 1.1.2018.

IFRS 15 "Revenue from Contracts with Customers" regulerer inntektsføring og erstatter alle eksisterende standarder og fortolkninger for inntektsføring. Kjerneprinsippet i IFRS 15 er at inntekter innregnes for å reflektere overføring av avtalte varer eller tjenester til kunder, og da til et beløp som gjenspeiler

vederlaget selskapet forventes å ha rett til i bytte for disse varene eller tjenestene.

Standarden gjelder med noen få unntak, alle inntektsbringene kontrakter med kunder og inneholder en modell for innregning og måling av salg av enkelte ikke-finansielle eiendeler (eks salg av eiendom, anlegg og utstyr).

Konsernet har så langt ikke grunn til å forvente at standarden skal ha vesentlig betydning på ordinære driftsinntekter.

Standarden har ikrafttredelsestidspunkt 1.1.2017.

IFRS 16 "Leases" erstatter IAS 17.

IFRS 16 angir prinsipper for innregning, måling, presentasjon og opplysninger om leieavtaler for begge parter i en leieavtale, dvs kunden (leietager) og tilbyder (utleier). Den nye standarden krever at leietager innregner eiendeler og forpliktelses for de fleste leieavtaler, noe som er en vesentlig endring fra dagens prinsipp.

Standarden har ikrafttredelsestidspunkt 1.1.2019.

Det er ingen andre standarder eller fortolkninger som ikke er trådt i kraft som forventes å gi en vesentlig påvirkning på konsernets regnskap.

2.2 KONSOLIDERINGSPRINSIPPER

Datterselskaper

Konsernregnskapet inkluderer Avinor AS og selskaper som Avinor AS har kontroll over. Kontroll over en enhet oppstår når konsernet er utsatt for variabilitet i avkastningen fra enheten og har evnen til å påvirke denne avkastningen gjennom sin makt over enheten.

Datterselskap konsolideres fra dagen kontroll oppstår og dekonsolideres når kontroll opphører.

Avinor AS eier per 31.12.2015 alle datterselskaper 100 prosent.

Konserninterne transaksjoner, mellomværende og urealisert gevinst/tap mellom konsernselskaper elimineres.

Regnskapsprinsipper i datterselskaper endres når dette er nødvendig for å oppnå samsvar med konsernets regnskapsprinsipper.

2.3 SEGMENTINFORMASJON

Driftssegmenter rapporteres på samme måte som ved intern rapportering til selskapets øverste beslutningstaker.

Selskapets øverste beslutningstaker, som er ansvarlig for allokering av ressurser til og vurdering av inntjening i driftssegmentene, er blitt identifisert som konsernledelsen.

2.4 OMRREGNING AV UTENLANDSK VALUTA

Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til kursen på transaksjonstidspunktet med unntak av inntekter knyttet til underveisavgiften som omregnes til avtalt kurs.

Pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til norske kroner ved å benytte balansedagens kurs. Ikke-pengeposter som måles til historisk kurs uttrykt i utenlandsk valuta, omregnes til norske kroner ved å benytte valutakursen på transaksjonstidspunktet. Ikke-pengeposter som måles til virkelig verdi uttrykt i utenlandsk valuta, omregnes til valutakursen fastsatt på balansetidspunktet.

Valutakursendringer resultatføres løpende i regnskapsperioden. Selskapenes funksjonelle valuta er NOK.

Valutagevinster og -tap knyttet til fordringer, gjeld, kontanter og kontantekvivalenter er vurdert til å være driftsrelaterte og er klassifisert som "Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto", og presenteres under posten "Andre kostnader".

2.5 VARIGE DRIFTSMIDLER

Varige driftsmidler balanseføres første gang til anskaffelseskost, med fradrag for avskrivninger. Anskaffelseskost inkluderer kostnader direkte knyttet til anskaffelsen av driftsmidlet. Anskaffelseskost kan også omfatte gevinster eller tap overført fra egenkapital, som skyldes sikring av kontantstrøm i utenlandsk valuta ved kjøp av driftsmidler.

Påfølgende utgifter legges til driftsmidlenes balanseførte verdi eller balanseføres separat, når det er sannsynlig at fremtidige økonomiske fordeler tilknyttet utgiften vil tilflyte konsernet, og utgiften kan måles pålitelig. Øvrige reparasjons- og vedlikeholdskostnader føres over resultatet i den perioden utgiftene pådras.

Lånekostnader som påløper under konstruksjon av driftsmidler balanseføres fram til eiendelen er klar til påtenkt bruk.

Vesentlige komponenter av et driftsmiddel vurderes hver for seg for avskrivningsformål. Vesentligheten vurderes ut fra komponentenes kostpris i forhold til hele driftsmidlets kostpris.

Tomter og boliger avskrives ikke. Andre driftsmidler avskrives etter den lineære metode, slik at anleggsmidlenes anskaffelseskost avskrives til restverdi over forventet utnyttbar levetid, som er:

· Bygg og fast eiendom	10 - 50 år
· Veier, anlegg m.m.	5 - 40 år
· Banesystem	15 - 50 år
· Transportmidler	10 - 20 år
· Andre anleggsmidler	5 - 15 år

Driftsmidlenes utnyttbare levetid revurderes på hver balansedag og endres hvis nødvendig. Gevinst og tap ved avgang resultatføres og utgjør forskjellen mellom salgspris og balanseført verdi.

Varige driftsmidler som avskrives vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare eiendelenes balanseførte verdi. En nedskrivning resultatføres med forskjellen mellom balanseført verdi og gjenvinnbart beløp.

Gjenvinnbart beløp er det høyeste av virkelig verdi med fradrag av salgskostnader og bruksverdi. Ved hver rapporteringsdato vurderes mulighetene for reversering av tidligere nedskrivninger på ikke-finansielle eiendeler.

2.6 IMMATERIELLE EIENDELER

Immaterielle eiendeler ervervet separat balanseføres til kost. Kostnaden ved immaterielle eiendeler ervervet ved oppkjøp balanseføres til virkelig verdi på oppkjøpstidspunktet. Balanseførte immaterielle eiendeler regnskapsføres til kost redusert for eventuell av- og nedskrivning.

Internt genererte immaterielle eiendeler, med unntak av balanseførte utviklingskostnader, kostnadsføres løpende.

Utviklingskostnader balanseføres når alle kriteriene for balanseføring etter IAS 38 er oppfylt.

Økonomisk levetid er enten bestemt eller ubestemt.

Immaterielle eiendeler med bestemt levetid avskrives over økonomisk levetid og testes for nedskrivning ved indikasjoner på dette. Avskrivningsmetode og -periode vurderes minst årlig. Endringer i avskrivningsmetode og/eller periode behandles som estimatendring.

Programvare

Utgifter knyttet til kjøp av nye EDB-program er balanseført som en immateriell eiendel, om disse utgiftene ikke er en del av anskaffelseskostnaden til hardware. Programvare avskrives normalt lineært over 5 år. Utgifter pådratt som følge av å vedlikeholde eller opprettholde fremtidig nytte av programvare, kostnadsføres dersom ikke endringene i programvaren øker den fremtidige økonomiske nytte av programvaren.

2.7 LEIEAVTALER

(i) Konsernet som leietaker

Finansielle leieavtaler:

Leieavtaler hvor konsernet overtar den vesentlige del av risiko og avkastning som er forbundet med eierskap av eiendelen er finansielle leieavtaler. Omsetningsbaserte leieavtaler kostnadsføres løpende. Omsetningsbaserte leieavtaler kostnadsføres løpende.

Operasjonelle leieavtaler:

Leieavtaler hvor det vesentligste av risiko og avkastning som er forbundet med eierskap av eiendelen ikke er overført klassifiseres som operasjonelle leieavtaler. Leiebetalinger klassifiseres som driftskostnad og resultatføres lineært over kontraktperioden.

(ii) Konsernet som utleier

Operasjonelle leieavtaler:

Konsernet presenterer eiendeler som er utleid som anleggsmidler i balansen. Leieinntekten inntektsføres lineært over leieperioden.

2.8 OFFENTLIGE TILSKUDD

Offentlige tilskudd regnskapsføres til virkelig verdi når det foreligger rimelig sikkerhet for at selskapet både vil oppfylle vilkårene knyttet til tilskuddene samt motta tilskuddene. Regnskapsføring av driftstilskudd innregnes på en systematisk måte over tilskuddsperioden.

Tilskuddene føres til fradrag i den kostnad som tilskuddet er ment å dekke. Investeringstilskudd balanseføres og innregnes på en systematisk måte over eiendelens brukstid. Investeringstilskudd innregnes ved at tilskuddet trekkes fra ved fastsettelse av eiendelens balanseførte verdi.

2.9 VERDIFALL PÅ IKKE-FINANSIELLE EIENDELER

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi. Denne vurderingen skjer med basis i at hele virksomheten til Avinor er definert som to kontantstrømgenererende enheter (CGU'er). En nedskrivning resultatføres med forskjellen mellom balanseført verdi og gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er den høyeste verdi av den kontantgenererende enhets virkelig verdi fratrukket salgsgifter og enhetens bruksverdi.

2.10 AKSJER I DATTERSELSKAP

Aksjer i datterselskap balanseføres på transaksjonstidspunktet til kostpris og klassifiseres som langsiktige. Aksjene vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi.

2.11 FINANSIELLE EIENDELER

2.11.1 Klassifisering

Konsernet klassifiserer finansielle eiendeler i følgende kategorier: Til virkelig verdi over resultatet og lån og fordringer. Klassifiseringen avhenger av hensikten med eiendelen. Ledelsen klassifiserer finansielle eiendeler ved anskaffelse.

(a) Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultatet

Finansielle eiendeler til virkelig verdi består av finansielle derivater med positiv markedsverdi. Eiendeler i denne kategorien klassifiseres som omløpsmidler hvis de forventes å bli realisert innen 12 måneder etter balansedagen.

(b) Lån og fordringer

Lån og fordringer er finansielle eiendeler som har fastsatte betalinger, bortsett fra derivater. Disse finansielle eiendelene omsettes ikke i et aktivt marked. De klassifiseres som omløpsmidler, med mindre de forfaller mer enn 12 måneder etter balansedagen. I så fall klassifiseres de som anleggsmidler. Lån og fordringer klassifiseres som "fordringer" i balansen.

2.11.2 Regnskapsføring og måling

Vanlige kjøp og salg av finansielle eiendeler regnskapsføres på avtaletidspunktet, som er den dagen konsernet forplikter seg til å kjøpe eller selge eiendelen. Alle finansielle eiendeler som ikke regnskapsføres til virkelig verdi over resultat, balanseføres

første gang til virkelig verdi med tillegg av transaksjonsutgifter. I etterfølgende perioder måles lån og fordringer til amortisert kost.

Finansielle eiendeler som føres til virkelig verdi over resultat regnskapsføres ved anskaffelsen til virkelig verdi og transaksjonskostnader resultatføres. Finansielle eiendeler fjernes fra balansen når rettighetene til å motta kontantstrømmer fra investeringen opphører eller når disse rettighetene er blitt overført og konsernet i hovedsak har overført all risiko og hele gevinstpotensialet ved eierskapet.

2.11.3 Verdifall på finansielle eiendeler

På hver balansedag vurderer konsernet om det finnes objektive indikatorer som tyder på verdiforringelse av enkelte eiendeler eller grupper av finansielle eiendeler. Nedskrivning gjøres om en verdiforringelse antas å være vesentlig og ha varig karakter.

Gjelder ikke finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat.

2.12 DERIVATER OG SIKRING

Derivater balanseføres til virkelig verdi på det tidspunkt derivatkontrakten inngås, og deretter løpende til virkelig verdi.

Regnskapsføringen av tilhørende gevinster og tap avhenger av hvorvidt derivatet er utpekt som et sikringsinstrument, og hvis dette er tilfelle, typen av sikring. Konsernet klassifiserer derivater som inngår i en sikring som enten

(a) en sikring av virkelig verdi av en balanseført eiendel, forpliktelse eller ikke regnskapsført bindende tilsagn (virkelig verdi sikring) eller

(b) en sikring av en balanseført eiendel, forpliktelse eller svært sannsynlig fremtidig transaksjon (kontantstrømsikring)

Ved begynnelsen av sikringstransaksjonen dokumenterer konsernet sammenhengen mellom sikringsinstrumentene og sikringsobjektene, formålet med risikostyringen og strategien bak de forskjellige sikringstransaksjonene. Konsernet dokumenterer også hvorvidt derivatene som benyttes er effektive i å utligne endringene i virkelig verdi eller kontantstrøm knyttet til sikringsobjektene. Slike vurderinger dokumenteres både ved sikringens begynnelse og løpende i sikringsperioden.

Virkelig verdi av et sikringsderivat klassifiseres som anleggsmiddel eller langsiktig gjeld dersom gjenværende løpetid på sikringsobjektet er lenger enn 12 måneder og som omløpsmiddel eller kortsiktig gjeld dersom gjenværende løpetid på sikringsobjektet er mindre enn 12 måneder. Derivater holdt for handelsformål klassifiseres som omløpsmiddel eller kortsiktig gjeld.

Konsernet definerer som hovedregel sine derivater knyttet til innlån som sikringsderivat, og benytter seg derfor som hovedregel av sikringsbokføring når det gjelder disse lånene.

Konsernet gjennomfører økonomisk sikring i forbindelse med kjøp av kraft og utenlandsk valuta. For kraft benyttes kraftderivater handlet på Nasdaq OMX. Disse derivatene kvalifiserer normalt ikke for sikringsbokføring.

Endringer i virkelig verdi på derivater som ikke kvalifiserer for sikringsbokføring resultatføres som "Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto" eller som "Finanskostnader" netto i Avinor-konsernet avhengig av om derivatet er knyttet til drift eller finans.

(a) Virkelig verdi sikring

Endringer i virkelig verdi på derivater som øremerkes og kvalifiserer for virkelig verdisikring og som er effektive, føres over resultatregnskapet sammen med endringen i virkelig verdi knyttet til den sikrede risikoen på den tilhørende sikrede eiendel eller forpliktelse.

Virkelig verdi sikring benyttes kun til sikring av fastrentelån. Gevinsten eller tapet knyttet til den effektive del av rentebytteavtaler som sikrer fastrentelån resultatføres under "Finanskostnader". Gevinst eller tap knyttet til den ineffektive del resultatføres som "Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto". Endringer i virkelig verdi på det sikrede fastrentelånet som kan henføres til sikret renterisiko resultatføres under "Finanskostnader".

(b) Kontantstrømsikring

Den effektive delen av endring i virkelig verdi på derivater som designeres og kvalifiserer som kontantstrømsikring, regnskapsføres direkte i utvidet resultat. Tap og fortjeneste på den ineffektive delen resultatføres som "Finanskostnader" netto.

Beløp som er ført over utvidet resultat og oppsamlet i egenkapitalen omklassifiseres til resultatregnskapet i den perioden som den sikrede forpliktelsen eller planlagte transaksjoner påvirker resultatregnskapet (for eksempel når det planlagte salget finner sted). Gevinsten eller tapet som knytter seg til den effektive del av rentebytteavtalen som sikrer flytende rente lån resultatføres under "Finanskostnader".

Når et sikringsinstrument utløper eller selges, eller når en sikring ikke lenger tilfredsstiller kriteriene for sikringsbokføring, forblir samlet gevinst eller tap ført over utvidet resultat i egenkapitalen og blir omklassifisert til resultatet samtidig med at den planlagte transaksjonen blir resultatført. Hvis en planlagt transaksjon ikke lenger forventes å inntreffe, omklassifiseres balanseført beløp i egenkapitalen umiddelbart til resultatregnskapet.

2.13 FINANSIELLE FORPLIKTELSER

Konsernet klassifiserer finansielle forpliktelser i følgende kategorier: Til virkelig verdi over resultatet og andre finansielle forpliktelser.

Klassifiseringen avhenger av hensikten med forpliktelsen. Ledelsen klassifiserer finansielle forpliktelser når de pådras.

(a) Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultatet
Finansielle forpliktelser til virkelig verdi består av finansielle derivater med negativ markedsverdi. Derivatene balanseføres til virkelig verdi på det tidspunkt derivatkontrakten inngås. Ved etterfølgende måling resultatføres endringer i virkelig verdi. Forpliktelser i denne kategorien klassifiseres som kortsiktig gjeld hvis de forventes å forfalle innen 12 måneder etter balansedagen.

(b) Andre finansielle forpliktelser

Andre finansielle forpliktelser er finansielle forpliktelser som har fastsatte betalinger, bortsett fra derivater. Disse finansielle forpliktelsene omsettes ikke i et aktivt marked. Forpliktelsene balanseføres til virkelig verdi på det tidspunkt forpliktelsen pådras. Etterfølgende måling skjer til amortisert kost etter effektiv rente metode. De klassifiseres som kortsiktig gjeld, med mindre de det foreligger en ubetinget rett til å utsette betalingen av gjelden i mer enn 12 måneder fra balansedato. I så fall klassifiseres de som langsiktig gjeld.

2.14 FERDIGVARER

Innkjøpte varer for videresalg regnskapsføres til det laveste av anskaffelseskost og netto salgspris. Beholdningen vurderes etter FIFO-prinsippet.

2.15 KUNDEFORDRINGER

Kundefordringer oppstår ved omsetning av varer eller tjenester som er innenfor den ordinære driftssyklusen. Dersom oppgjør forventes innen ett år eller mindre, klassifiseres fordringene som omløpsmidler. Dersom dette ikke er tilfelle, klassifiseres fordringene som anleggsmidler.

Kundefordringer måles ved første gangs balanseføring til virkelig verdi. Ved senere måling vurderes kundefordringer til amortisert kost fastsatt ved bruk av effektiv rente metoden, fratrukket avsetning for inntruffet tap.

2.16 KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER

Kontanter og kontantekvivalenter består av kontanter, bankinnskudd, og trekk på kassekreditt.

2.17 AKSJEKAPITAL OG OVERKURS

Ordinære aksjer klassifiseres som egenkapital.

2.18 LEVERANDØRGJELD

Leverandørgjeld måles til virkelig verdi ved første gangs balanseføring. Ved senere måling vurderes leverandørgjeld til amortisert kost fastsatt ved bruk av effektiv rente metoden.

2.19 LÅN

Lån regnskapsføres til virkelig verdi på utbetalingstidspunktet. I etterfølgende perioder regnskapsføres lån til amortisert kost ved bruk av effektiv rente, med unntak av lån sikret ved virkelig verdi sikring som regnskapsføres til virkelig verdi også i etterfølgende perioder.

Lån klassifiseres som kortsiktig gjeld med mindre det foreligger en ubetinget rett til å utsette betaling av gjelden i mer enn 12 måneder fra balansedato.

2.20 BETALBAR OG UTSATT SKATT

Skattekostnaden for perioden består av betalbar skatt og utsatt skatt. Skatt blir resultatført bortsett fra når den relaterer seg til poster som er ført mot utvidet resultat eller direkte mot egenkapitalen. Hvis dette er tilfelle, blir skatten også ført mot utvidet resultat eller direkte mot egenkapitalen.

Det er beregnet utsatt skatt på alle midlertidige forskjeller mellom skattemessige og regnskapsmessige verdier på eiendeler og gjeld, ved bruk av gjeldsmetoden. Utsatt skatt fastsettes ved bruk av skattesatser og skattelover som er vedtatt eller i det alt vesentlige er vedtatt på balansedagen, og som antas å skulle benyttes når den utsatte skattefordelen realiseres eller når den utsatte skatten gjøres opp.

Utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at fremtidig skattbar inntekt vil foreligge, og at de midlertidige forskjellene kan fratrekkes i denne inntekten. Utsatt skattefordel vurderes mot framtidige forventede skattemessige resultater og verdsettes separat.

2.21 PENSJONSFORPLIKTELSE OG ANDRE KOMPENSASJONSORDNINGER

Pensjon

Pensjonsordningene er generelt finansiert gjennom innbetalinger til Statens Pensjonskasse (SPK), fastsatt basert på periodiske aktuarberegninger. Konsernet har en ytelsesbasert pensjonsordning. En ytelsesplan er en ordning hvor arbeidsgiver forplikter seg til periodiske pensjonsytelser til den ansatte når vedkommende blir pensjonist. Pensjonsutbetalingen er avhengig av flere faktorer, blant annet antall år ansatt i selskapet og lønn.

Den balanseførte forpliktelsen knyttet til ytelsesplaner er nåverdien av de definerte ytelsene på balansedatoen minus virkelig verdi av pensjonsmidlene. Pensjonsforpliktelsen beregnes årlig av en aktuar ved bruk av en lineær opptjeningsmetode. Nåverdien av de definerte ytelsene bestemmes ved å diskontere estimerte fremtidige utbetalinger med renten på en obligasjon utstedt av et selskap med høy kredittverdighet i den samme valuta som ytelsene vil bli betalt og med en løpetid som er tilnærmet den samme som løpetiden for den relaterte pensjonsforpliktelsen.

Endringer i forutsetninger, grunnlagsdata og pensjonsplanens ytelser som gir opphav til regnskapsmessig tap eller gevinst blir regnskapsført mot egenkapitalen i oppstillingen over utvidet resultat i den perioden de oppstår.

En endring av ytelsene som er henførbare til tidligere tjenester innebærer en planendring som er en kostnad ved tidligere perioders pensjonsopptjening. Negativ kostnad oppstår når ytelsene endres slik at nåverdien av den ytelsesbaserte pensjonsordningen reduseres.

Pensjonsordningen er ikke direkte fondsbasert. Utbetalingen av pensjoner er garantert av den norske stat (pensjonslovens §1). Det blir simulert en forvaltning av tildelte pensjonsmidler («fiktivt fond») som om disse midlene er plassert i langsiktige statsobligasjoner.

Pensjonsordningen kan ikke flyttes på samme måte som en privat pensjonsordning og det forutsettes at pensjonsordningen videreføres i SPK. I simuleringen legges det til grunn at obligasjonene holdes til tidspunkt for utløp. Pensjonsmidlene verdsettes derfor til pålydende pluss avkastning.

Ventelønn

Fram til 31.12.2005 hadde ansatte rett til ventelønn etter tjenestemannsloven ved oppsigelse, uten egen skyld. Den balanseførte forpliktelsen knyttet til ventelønn er definert som nåverdien av de definerte ytelsene på balansdatoen.

2.22 AVSETNINGER

En avsetning regnskapsføres når konsernet har en forpliktelse (rettslig eller selvpålagt) som en følge av en tidligere hendelse, der det er sannsynlig (mer sannsynlig enn ikke) at det vil skje et økonomisk oppgjør som følge av denne forpliktelsen og beløpets størrelse kan måles pålitelig. Hvis effekten er betydelig, beregnes avsetningen ved å neddiskontere forventede fremtidige kontantstrømmer med en diskonteringsrente før skatt som reflekterer markedets prissetting av tidsverdien av penger og, hvis relevant, risikoer spesifikt knyttet til forpliktelsen.

2.23 INNTEKTSFØRING

Inntekter ved salg av tjenester vurderes til virkelig verdi, netto etter fradrag for merverdiavgift, returer, rabatter og avslag.

Konserninternt salg elimineres.

Inntekter resultatføres som følger (konsernets inntekter kommer i hovedsak fra luftfartsavgifter og utleie av eiendom, se note 7):

(a) Salg av trafikk- og eiendomstjenester

Salg av tjenester resultatføres i den perioden tjenesten utføres. For spesikasjon av trafikkstjenester - se note 7.

Inntekter ved utleie av fast eiendom med fast leievederlag resultatføres over leieavtalens løpetid.

Inntekter ved utleie av fast eiendom med omsetningsbasert leievederlag resultatføres når inntekten er opptjent. Inntekt ved salg av eiendom resultatføres i den periode risiko og kontroll er overført til kjøper. Som hovedregel innebærer dette at inntekten anses opptjent på overtakelsestidspunktet.

(b) Salg av varer

Salg av varer resultatføres i den perioden varen er levert.

(c) Inntekt fra utbytte

Utbytteinntekter resultatføres når rett til å motta betaling oppstår.

2.24 UTBYTTE

Utbyttebetalinger til selskapets aksjonær klassifiseres som gjeld når utbyttet er fastsatt av generalforsamlingen.

2.25 HENDELSER ETTER BALANSEDAGEN

Ny informasjon etter balansedagen om selskapets finansielle stilling på balansedagen er hensyntatt i årsregnskapet. Hendelser etter balansedagen som ikke påvirker selskapets finansielle stilling på balansedagen, men som vil påvirke selskapets finansielle stilling i fremtiden er opplyst om dersom dette er vesentlig.

NOTE 3 Finansielle risikofaktorer

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: Markedsrisiko (inkludert valutarisiko, virkelig verdi renterisiko, flytende rente risiko og prisrisiko), kredittrisiko og likviditetsrisiko. Konsernets overordnede risikostyringsplan fokuserer på å begrense volatiliteten i konsernets finansielle resultater. Konsernet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer i tillegg til å inngå låneavtaler med fastrente.

Den finansielle risikostyringen for konsernet ivaretas av en sentral finansavdeling i overensstemmelse med retningslinjer godkjent av styret. Konsernets finansavdeling identifiserer, evaluerer og sikrer finansiell risiko i nært samarbeid med de ulike driftsenhetene.

Det er etablert retningslinjer som regulerer den overordnede risikostyringen samt spesifikke områder som valutarisiko, renterisiko, kredittrisiko, bruk av finansielle derivater og øvrige finansielle instrumenter samt investering av overskuddslikviditet.

MARKEDSRISIKO

(i) Valutarisiko

Konsernet og Avinor AS er eksponert for valutasvingninger knyttet til verdien av norske kroner relativt mot andre valutaer på grunn av inntekter og utgifter i utenlandsk valuta. Konsernet inngår terminkontrakter for å redusere valutarisikoen i kontantstrømmer nominert i utenlandsk valuta. Konsernet og Avinor AS er hovedsakelig eksponert mot EUR.

På inntektssiden er konsernet eksponert for valutarisiko gjennom underveisavgiften. Avinor Flysikring AS har risikoen forbundet med overføring av inntektene til Norge. Perioden fra kursfastsettelse til innbetaling utgjør omtrent tre måneder. Valutainntekter selges forward i den grad de ikke skal brukes til direkte valutautbetalinger i egen kontantstrøm. Konsernet har også valutarisiko knyttet til utbetalinger for kontrakter i utenlandsk valuta. Som hovedprinsipp gjennomføres det sikring av transaksjonsrisiko for kontrakter i utenlandsk valuta som tilsvarer mer enn MNOK 2.

Normalt gjøres ikke slike sikringer med løpetid utover 3 år. Sikring av valutarisiko inngår normalt ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon, men det er noen unntak.

Som ledd i sikringen av større anskaffelser har Avinor AS og Oslo Lufthavn AS inngått valuta terminkontrakter i forbindelse med utbyggingen av terminalene på lufthavnene. Dette er sikringer i EUR for betaling av bagasjelegget, navigasjonsutstyr, rullende materiell etc. Deler av denne sikringen inngår i en regnskapsmessig sikringsrelasjon.

Konsernet har tatt opp obligasjonsgjeld denominert i EUR. Denne er sikret ved en kombinert rente- og valutabytteavtale hvor Avinor mottar løpende kupongbetalinger i EUR samt hovedstol i EUR ved lånets forfall mot å betale forutbestemte beløp i norske kroner på samme tidspunkt. Valutarisikoen er totalt sett vurdert til å være begrenset og det er derfor ikke utført sensitivitetsberegninger.

Nominelt beløp på utestående valutaterminkontrakter fremgår av note 19.

(ii) Renterisiko

Konsernet er eksponert for renterisiko gjennom sine finansieringsaktiviteter (se note 27). Deler av den rentebærende gjelden har

flytende rentebetingelser som innebærer at konsernet er påvirket av endringer i rentenivået.

Formålet med konsernets styring av renterisiko er å holde volatiliteten på rentekostnadene innenfor akseptable rammer. Konsernets strategi er at konsernet til enhver tid skal ha minst 60 prosent av total gjeld rentesikret i minst 12 måneder.

Konsernet benytter ulike derivater for å justere den effektive renteeksponering. Per 31.12.2015 er tilnærmet alle rentederivater tilpasset løpetid og øvrige betingelser for spesifikke lån. Hensyntatt rentederivater har konsernet 75 prosent av sin rentebærende gjeld til fast rente i minst 12 måneder.

Per 31.12.2015 hadde konsernet renteswapavtaler pålydende MNOK 5.932 (2014: MNOK 3.689) der konsernet mottar en variabel rente og betaler en fast rente på gjennomsnittlig 3,51 prosent av pålydende. Renteswappene benyttes til å sikre seg mot resultatsvingninger som følge av endringer i rentenivået.

Alle renteswapper er økonomisk sikring for en kontantstrøm. Alle renteswapper er balanseført til virkelig verdi.

Følgende tabell viser konsernets sensitivitet for potensielle endringer i rentenivå per balansedato. Beregningen hensyntar alle rentederivater.

AVINOR AS	ENDRING I RENTENIVÅET I BASISPUNKTER	EFFEKT PÅ RESULTAT FØR SKATT (MNOK)	EFFEKT PÅ EGENKAPITALEN (MNOK)
2015	+50	-14,7	-45,3
	-50	14,7	45,3
2014	+50	-1,7	2,2
	-50	1,7	-2,0

AVINOR KONSERN	ENDRING I RENTENIVÅET I BASISPUNKTER	EFFEKT PÅ RESULTAT FØR SKATT (MNOK)	EFFEKT PÅ EGENKAPITALEN (MNOK)
2015	+50	-15,9	-33,4
	-50	15,9	33,8
2014	+50	-5,6	17,4
	-50	5,6	-17,1

Basert på de finansielle instrumentene som eksisterte per 31. desember 2015 vil en økning på 0,5 prosent i rentenivået redusere konsernets resultat før skatt med MNOK15,9 (2014: MNOK 5,6).

Gjennomsnittlig effektiv rente på finansielle instrumenter var som følger:

	2015 (%)	2014 (%)
Kassekreditt	1A	1A
Statslån	2,16	2,85
Obligasjonslån	3,35	4,02
Banklån	3,91	4,77

Tallene inkluderer tilhørende rentesikringsderivater.

Avinor AS har et innlån per 31.12.2015 på MNOK 13.681,4 (2014: MNOK 10.068,9) ut over trekk på kassekreditt med MNOK 0,0 (2014: MNOK 0,0).

(iii) Kraftprisrisiko

Avinor er forbruker av elektrisk kraft. Det er inngått finansielle kontrakter via Nasdaq OMX for å sikre deler av kraftforbruket.

Per 31.12.2015 er det inngått kontrakter som dekker om lag 88 prosent av forventet forbruk i 2016. Kontraktene inngår ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon. Kraftkjøp skjer i EUR. Virkelig verdi av inngåtte kraftkontrakter er beregnet til MNOK -43,3 (2014: MNOK -18,0) basert på valutakurs pr årsslutt.

Sensivitetsanalyse for kraftkontrakter per 31.12.2015 (effekt resultat før skatt (MNOK) ved 20 % økning i kraftpris):

AVINOR AS	MARKEDSPRIS 31.12.2015	EFFEKT RESULTAT FØR SKATT
	-22,7	8,9
AVINOR KONSERN	MARKEDSPRIS 31.12.2015	EFFEKT RESULTAT FØR SKATT
	-43,3	17,3

KREDITTRISIKO

Konsernet har i det vesentlige kredittisiko knyttet til flyselskaper og luftfartsrelaterte næringer.

Konsernet har kredittisiko knyttet til tre vesentlige kunder. Konsernet vurderer at det er middels risiko for at kundene ikke evner å oppfylle sine forpliktelser.

Konsernet har retningslinjer for å begrense eksponering for mulige tap. Konsernet har ikke garantert for tredjeparters gjeld.

Maksimal risikoeksponering er representert ved balanseført verdi av de finansielle eiendelene, inkludert derivater, i balansen. Da motparten i derivathandelen normalt er banker og kraftbørsen, anses kredittisikoen knyttet til derivater for å være liten. Konsernet anser sin maksimale risikoeksponering å være balanseført verdi av kundefordringer og andre omløpsmidler (se note 21). Konsernet har ingen vesentlig forfalte kundefordringer (se note 21). Konsernets hovedbankforbindelse har ekstern kredittvurdering A-1 (kort sikt) og A+ (lang sikt) (Standard & Poors).

Nærmere om kredittverdighet i kundefordringer og konserninterne fordringer

Kredittisiko i finansielle instrumenter som ikke er forfalt eller som ikke har vært gjenstand for nedskrivning, kan vurderes ved bruk av ekstern kredittvurderinger (hvis tilgjengelig) eller historisk informasjon om brudd på kredittbetingelser.

Klassifisering av historisk informasjon (kundefordringer som ikke har vært gjenstand for nedskrivning):

Gruppe 1 - nye kunder/nærstående parter (mindre enn 6 måneder)

Gruppe 2 - eksisterende kunder/nærstående (mer enn 6 måneder) som historisk ikke har brutt kredittbetingelser.

Gruppe 3 - eksisterende kunder/nærstående (mer enn 6 måneder) som historisk har hatt flere brudd på kredittbetingelser.

Alle tilgodehavender har blitt betalt fullt ut etter bruddene.

Alle konserninterne fordringer og det alt vesentligste av eksterne kundefordringer klassifiseres i gruppe 2. Ingen finansielle eiendeler har blitt reforhandlet i løpet av siste regnskapsår. Ingen av lånene til nærstående parter har forfalt og ikke blitt nedskrevet.

LIKVIDITETSRISIKO

Likviditetsrisiko er risikoen for at konsernet ikke vil være i stand til å betjene sine finansielle forpliktelser etter hvert som de forfaller. Konsernets strategi for å håndtere likviditetsrisiko er å ha tilstrekkelig med likvider til enhver tid for å kunne innfri sine finansielle forpliktelser ved forfall, både under normale og ekstraordinære omstendigheter, uten å risikere uakseptable tap. Konsernet skal til enhver tid ha en likviditetsreserve som er tilstrekkelig til å drive virksomheten i minst tolv måneder uten nye låneopptak.

Ubenyttede kredittmuligheter er omtalt i note 22.

Følgende tabell viser en oversikt over forfallsstrukturen for konsernets finansielle forpliktelser, basert på udiskonterte kontraktuelle betalinger. Ved tilfeller der motparten kan kreve tidligere innløsning, er beløpet gjengitt i den tidligste perioden betaling kan kreves fra motpart. Dersom forpliktelser kan kreves innløst på forespørsel er disse inkludert i første kolonne (under 1 måned):

AVINOR AS	GJENVÆRENDE PERIODE					TOTALT
	UNDER 1 MÅNED	1-3 MÅNEDER	3-12 MÅNEDER	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR	
31.12.2015						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån ¹⁾	13,8	490,3	832,4	3 570,1	12 800,5	17 707,1
Andre forpliktelser	1,5	3,0	13,6	99,9	0,5	118,5
Leverandørgjeld	154,2	75,9	0,0	0,0	0,0	230,1
Annen kortsiktig gjeld	355,6	175,1	0,0	0,0	0,0	530,7
31.12.2014						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån ¹⁾	32,6	865,1	292,8	3 011,8	8 937,2	13 139,5
Andre forpliktelser	0,2	0,4	1,4	110,2	0,5	112,7
Leverandørgjeld	220,2	108,5	0,0	0,0	0,0	328,7
Annen kortsiktig gjeld	277,6	136,8	0,0	0,0	0,0	414,4

1) Inklusive derivater

AVINOR KONSERN	GJENVÆRENDE PERIODE					TOTALT
	UNDER 1 MÅNED	1-3 MÅNEDER	3-12 MÅNEDER	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR	
31.12.2015						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån ¹⁾	26,5	501,4	1 452,1	5 972,0	14 890,1	22 842,1
Andre forpliktelser	3,0	6,0	27,4	179,7	0,5	216,6
Leverandørgjeld	295,5	145,6	0,0	0,0	0,0	441,1
Annen kortsiktig gjeld	374,6	184,5	0,0	0,0	0,0	559,1
31.12.2014						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån ¹⁾	43,1	886,3	956,1	5 525,8	11 478,2	18 889,5
Andre forpliktelser	0,8	1,6	7,0	218,0	0,5	227,9
Leverandørgjeld	535,8	263,9	0,0	0,0	0,0	799,7
Annen kortsiktig gjeld	290,9	143,3	0,0	0,0	0,0	434,2

1) Inklusive derivater

Se note 27 for informasjon om langsiktige lån.

I tillegg til refinansiering av lånene spesifisert over, vil konsernet de neste årene ha behov for finansiering av ny infrastruktur i form av kapasitetsutvidende tiltak. Brutto finansiering skal dekke både refinansiering av forfallene spesifisert over, bygging av nye terminaler på Gardermoen og Flesland og andre planlagte investeringsaktiviteter.

ANDRE NOTEOPPLYSNINGER

Virkelig verdi av derivater som er utpekt som sikringsinstrumenter er regnskapsført som derivater under omløpsmidler/kortsiktig gjeld eller finansielle anleggsmidler/annen langsiktig gjeld avhengig av forfallstidspunktet til det tilhørende sikringsinstrumentet. Renteswappene har en løpetid mellom 1,53 og 9,5 år.

KAPITALSTRUKTUR OG EGENKAPITAL

Hovedformålet for konsernets forvaltning av kapitalstrukturen er å sikre at konsernets forretningsmessige hovedmål nås innenfor forsvarlige finansielle rammer.

De overordnede finansielle styringsmål (forsvarlige finansielle rammer) er følgende:

1. Egenkapitalandel: 40 prosent (i henhold til vedtektenes §11)
2. Verdijustert egenkapital minimum lik bokført egenkapital

Konsernet forvalter sin kapitalstruktur, og gjør nødvendige endringer i den, basert på en løpende vurdering av de økonomiske forhold virksomheten drives under, og de utsikter man ser på kort og mellomlang sikt.

Vedtektenes §11 stiller følgende begrensning i finansieringen: Langsiktige lån til finansiering av anleggsmidler kan bare tas opp innenfor en ramme som sikrer at konsernets egenkapital ikke underskriver 40 prosent av konsernets til enhver tid bokførte rentebærende langsiktige lån og egenkapital.

Inngåtte låneavtaler stiller krav til størrelsen på konsernets egenkapital.

I obligasjoner med forfall i 2016 (Avinor03) kreves egenkapitalandel på minimum 35 prosent av sum egenkapital og brutto rentebærende gjeld. Det er ikke egenkapitalkrav for Avinors øvrige obligasjoner. I låneavtalene med EIB og NIB kreves egenkapitalandel på minimum 30 prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld.

AVINOR AS	2015	2014
Rentebærende gjeld	13 968,6	10 108,7
Egenkapital	8 571,8	8 726,1
Sum EK og rentebærende gjeld	22 540,4	18 834,8
Gjeldsgrad	62,0 %	53,7 %
EK andel	38,0 %	46,3 %
EK andel hensyntatt kontantbeholdning	41,0 %	48,7 %

AVINOR KONSERN	2015	2014
Rentebærende gjeld	18 489,7	15 290,4
Egenkapital	14 832,1	12 222,6
Sum EK og rentebærende gjeld	33 321,8	27 513,0
Gjeldsgrad	55,5 %	55,6 %
EK andel	44,5 %	44,4 %
EK andel hensyntatt kontantbeholdning	46,9 %	46,0 %

VURDERING AV VIRKELIG VERDI

Virkelig verdi av valuta- og kraft terminkontrakter er fastsatt ved å benytte markedsverdi på balansedagen. For rentebytteavtaler er virkelig verdi bekreftet av den finansinstitusjon som selskapet har inngått avtalene med.

Balansført verdi av kontanter og kassekreditt er tilnærmet lik virkelig verdi på grunn av at disse instrumentene har kort forfallstid. Tilsvarende er balansført verdi av kundefordringer og leverandørgjeld tilnærmet lik virkelig verdi da de inngås til "normale" betingelser.

Virkelig verdi på langsiktig gjeld er beregnet ved bruk av noterte markedspriser eller ved bruk av rentebetingelser for gjeld med tilsvarende løpetid og kredittmargin. Virkelig verdi av sertifikatlån er satt lik hovedstol per 31.12.2015.

Under følger en sammenligning av balansførte verdier og virkelig verdi for selskapet og konsernets rentebærende gjeld.

AVINOR AS	2015		2014	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Obligasjonslån	9 256,2	9 777,0	6 243,7	6 947,9
Banklån	4 025,3	4 380,1	3 025,3	3 526,2
Sertifikatlån	400,0	400,0	800,0	800,0

AVINOR KONSERN	2015		2014	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Statslån	3 416,1	3 463,8	3 860,5	3 966,6
Obligasjonslån	9 256,2	9 777,0	6 243,7	6 947,9
Banklån	5 130,4	5 485,1	4 346,6	4 847,5
Sertifikatlån	400,0	400,0	800,0	800,0

Tabellen under viser finansielle instrumenter til virkelig verdi etter verdsettelsesmetode. De ulike nivåene er definert som følger:

- Notert pris i et aktivt marked for en identisk eiendel eller forpliktelse (nivå 1)
- Verdsettelse basert på andre observerbare faktorer enten direkte (pris) eller indirekte (utledet fra priser) enn notert pris (brukt i nivå 1) for eiendelen eller forpliktelsen (nivå 2)
- Verdsettelse basert på faktorer som ikke er hentet fra observerbare markeder (ikke observerbare forutsetninger (nivå 3))

Følgende tabell presenterer konsernets eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi samt eiendeler og gjeld hvor virkelig verdi er presentert som noteopplysning per 31. desember 2015:

AVINOR KONSERN	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat				
Valutaterminkontrakter	0,0	14,6	0,0	14,6
Energikontrakter	0,0	0,0	0,0	0,0
Renteswapper	0,0	0,0	0,0	0,0
Derivater benyttet til sikring				
Valutaterminkontrakter	0,0	11,3	0,0	11,3
Renteswapper	0,0	635,0	0,0	635,0
Sum eiendeler	0,0	660,9	0,0	660,9
Forpliktelser				
Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultat				
Valutaterminkontrakter	0,0	7,0	0,0	7,0
Energikontrakter	43,3	0,0	0,0	43,3
Renteswapper	0,0	7,4	0,0	7,4
Obligasjonslån	0,0	1 382,8	0,0	1 382,8
Derivater benyttet til sikring				
Renteswapper	0,0	80,7	0,0	80,7
Sum forpliktelser	43,3	1 477,9	0,0	1 521,2
Forpliktelser hvor virkelig verdi er presentert i note				
Rentebærende gjeld				
Statslån	0,0	3 463,8	0,0	3 463,8
Obligasjonslån	0,0	9 777,0	0,0	9 777,0
Banklån	0,0	5 485,1	0,0	5 485,1
Sertifikatlån	0,0	400,0	0,0	400,0
Sum	0,0	19 125,9	0,0	19 125,9

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2015.

Følgende tabell presenterer konsernets eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi samt eiendeler og gjeld hvor virkelig verdi er presentert som noteopplysning per 31. desember 2014:

AVINOR KONSERN	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat				
Valutaterminkontrakter	0,0	9,1	0,0	9,1
Energikontrakter	0,0	0,0	0,0	0,0
Renteswapper	0,0	0,0	0,0	0,0
Derivater benyttet til sikring				
Valutaterminkontrakter	0,0	17,2	0,0	17,2
Renteswapper	0,0	154,7	0,0	154,7
Sum eiendeler	0,0	181,0	0,0	181,0
Forpliktelseser				
Finansielle forpliktelseser til virkelig verdi over resultat				
Valutaterminkontrakter	0,0	9,1	0,0	9,1
Energikontrakter	18,0	0,0	0,0	18,0
Renteswapper	0,0	14,8	0,0	14,8
Derivater benyttet til sikring				
Renteswapper	0,0	113,7	0,0	113,7
Sum forpliktelseser	18,0	137,6	0,0	155,6
Forpliktelseser hvor virkelig verdi er presentert i note				
Rentebærende gjeld				
Statslån	0,0	3 966,6	0,0	3 966,6
Obligasjonslån	0,0	6 947,9	0,0	6 947,9
Banklån	0,0	4 847,5	0,0	4 847,5
Sertifikatlån	0,0	800,0	0,0	800,0
Sum	0,0	16 562,0	0,0	16 562,0

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2014.

Rentebærende gjeld - nivå 2

Verdiberegning av lånene er innhentet fra konsernets treasury system og kvalitetssikret mot relasjonsbankenes markedsvurderinger. Verdi på lån er beregnet ut i fra differansen mellom kupong/fastrente på lån sammenlignet med 3m NIBOR rente og implisitt funding spread fra markedet.

NOTE 4 Viktige regnskapsestimater og antakelser/forutsetninger

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet i henhold til IFRS har selskapets ledelse benyttet estimater basert på beste skjønn og forutsetninger som er vurdert å være realistiske. Det vil kunne oppstå situasjoner eller endringer i markedforhold som kan medføre endrede estimater, og dermed påvirke selskapets eiendeler, gjeld, egenkapital og resultat.

Viktige regnskapsestimater og antakelser/forutsetninger: Selskapets mest vesentlige regnskapsestimater/antagelser og forutsetninger er knyttet til følgende poster:

- Verdsettelse utsatt skattefordel
- Virkelig verdi på varige driftsmidler
- Avskrivninger på varige driftsmidler
- Netto pensjonsforpliktelse

Netto utsatt skattefordel:

Konsernet verddivurderer utsatt skattefordel separat etter reglene i IAS 12. Konsernet har vesentlige midlertidige forskjeller mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier (se note 15). Dette medfører en vesentlig utsatt skattefordel.

Det er foretatt en analyse av konsernets skatteposisjon, som sannsynliggjør at konsernet kan utnytte denne fordelene.

Impairment vurdering:

Konsernet benytter reglene i IAS 36 i forbindelse med vurdering av eventuelt verdifall på konsernets eiendeler. Konsernet vurderes som to kontantstrømgenererende enheter (se note 2.1). Vurderingen krever stor grad av skjønn. Blant annet gjøres det vurdering av hvor lang periode det eventuelle verdifallet strekker seg over og hvor mye lavere virkelig verdi er enn anskaffelseskost, i tillegg til den finansielle stillingen og forventet utvikling i markedet, inkludert faktorer som operasjonelle og finansielle kontantstrømmer. Se note 17.

Avskrivninger på varige driftsmidler

Anleggsmiddelets anskaffelseskost eller revaluerte verdi avskrives til restverdi over forventet utnyttbar levetid. Forventet utnyttbar levetid estimeres på bakgrunn av erfaring, historikk og skjønnsmessige vurderinger og justeres dersom det oppstår endringer i forventningene.

Netto pensjonsforpliktelse:

Netto pensjonsforpliktelser er fastsatt basert på aktuarberegninger som bygger på forutsetninger blant annet knyttet til diskonteringsrente, fremtidig lønnsvekst, pensjonsreguleringer, forventet avkastning på pensjonsmidler, samt demografiske forhold om uførhet og dødlighet. Forutsetningene fastsettes basert på observerbare markedspriser og historisk utvikling i selskapet og samfunnet forøvrig.

Endringer i forutsetningene vil ha betydelige effekter på den beregnede pensjonsforpliktelse-/kostnad.

Det er innført endringer i folketrygden fra og med 1.1.2011. Samordningsregelverket for offentlig tjenestepensjon er imidlertid ikke fastsatt for personer født i 1954 og senere. Så snart regelverket er klarlagt, vil dette bli innarbeidet i regnskapet.

NOTE 5 Segmentinformasjon

Beløp i MNOK

Avinor-konsernets virksomhet omfatter i dag flysikringstjenester og drift av i alt 46 lufthavner inklusive Oslo Lufthavn Gardermoen. Driftssegmentene identifiseres basert på den rapportering konsernledelsen bruker når de gjør vurderinger av prestasjoner og lønnsomhet på et strategisk nivå. Segmentinformasjonen viser driftsresultat fordelt etter intern organisering i konsernet. For ledelsesformål er konsernet organisert i en flysikringsdivisjon, en lufthavndivisjon og lufthavnene Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Fra og med 2015 legger ledelsen opp til egen forretningsmodell og strategisk eiendomsutvikling som ligger utenfor lufthavnenes operative drift/kjernevirksomhet. Eiendomsutvikling og drift av hoteller er derfor skilt ut i eget segment. Sammenligningstall er omarbeidet tilsvarende.

Segmentinformasjon som er formidlet til konsernledelsen for de rapporteringspliktige segmentene for regnskapsåret 2015 er som følger:

AVINOR KONSERN 31.12.2015

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	SUM LUFTHAVNDRIFT
Luftfartsinntekter	1 946,9	557,6	455,9	359,8	903,1	4 223,3
Salgs- og leieinntekter	3 052,6	600,6	473,2	306,7	615,7	5 048,8
Konserninterne inntekter	42,3	13,3	45,9	29,1	21,4	152,0
Sum driftsinntekter	5 041,8	1 171,5	975,0	695,6	1 540,2	9 424,1
Lønn og andre personalkostnader	542,6	128,4	103,9	93,7	849,3	1 717,9
Av- og nedskrivninger	604,0	83,8	100,3	90,1	413,6	1 291,8
Andre driftskostnader	1 404,1	280,9	192,4	127,5	958,1	2 962,9
Konserninterne kostnader	749,2	144,2	147,8	114,4	557,2	1 712,8
Sum driftskostnader	3 299,9	637,4	544,3	425,6	2 778,2	7 685,4
Enhetsresultat	1 741,8	534,1	430,7	270,0	-1 238,1	1 738,7
Konsernjustering avskrivninger (a)	172,5	-24,6	-18,9	-22,3	-115,5	-8,8
Konsernintern festeavgift (b)	421,4					421,4
Driftsresultat	2 335,8	509,5	411,8	247,7	-1 353,6	2 151,3
Varige driftsmidler	8 695,8	1 761,4	1 791,7	1 974,6	6 730,0	20 953,5

AVINOR KONSERN 31.12.2015 FORTS.

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	EIENDOM	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Luftfartsinntekter	4 223,3	1 024,8	-	-0,2		5 248,0
Salgs- og leieinntekter	5 048,8	220,5	1 459,1	13,0		6 741,4
Konserninterne inntekter	152,0	842,2	50,6	1 123,1	-2 167,8	0,0
Sum driftsinntekter	9 424,1	2 087,4	1 509,7	1 135,9	-2 167,8	11 989,4
Lønn og andre personalkostnader	1 717,9	1 369,5	0,0	379,1		3 466,6
Av- og nedskrivninger	1 291,8	73,6	38,3	49,9		1 453,6
Andre driftskostnader	2 962,9	395,8	10,7	461,6		3 830,9
Konserninterne kostnader	1 712,8	109,1	45,5	300,4	-2 167,8	0,0
Sum driftskostnader	7 685,4	1 948,0	94,4	1 191,0	-2 167,8	8 751,1
Enhetsresultat	1 738,7	139,4	1 415,3	-55,1	0,0	3 238,3
Konsernjustering avskrivninger (a)	-8,8	-	-	4,1	-1,0	-5,7
Konsernintern festeavgift (b)	421,4	-			-421,4	0,0
Driftsresultat	2 151,3	139,4	1 415,3	-51,0	-422,4	3 232,5
Varige driftsmidler	20 953,5	622,1	857,7	191,0		22 624,3

Omarbeidet segmentinformasjon til konsernledelsen for de rapporteringspliktige segmentene for regnskapsåret 2014 er som følger:

AVINOR KONSERN 31.12.2014

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	SUM LUFTHAVNDRIFT
Luftfartsinntekter	1 941,7	578,1	475,7	365,2	937,7	4 298,4
Salgs- og leieinntekter	2 976,0	522,0	473,9	301,0	618,9	4 891,8
Konserninterne inntekter	50,4	14,3	37,0	27,1	18,2	147,0
Sum driftsinntekter	4 968,1	1 114,4	986,6	693,3	1 574,8	9 337,2
Lønn og andre personalkostnader	450,6	115,0	86,8	77,9	719,9	1 450,2
Av- og nedskrivninger	561,1	74,8	83,0	83,4	359,9	1 162,2
Andre driftskostnader	1 608,5	216,1	165,5	141,5	1 074,3	3 205,9
Konserninterne kostnader	748,7	134,5	147,5	105,3	534,1	1 670,1
Sum driftskostnader	3 368,9	540,4	482,8	408,1	2 688,2	7 488,4
Enhetsresultat	1 599,2	574,0	503,8	285,2	-1 113,4	1 848,8
Konsernjustering avskrivninger (a)	172,5	-24,6	-18,9	-22,3	-115,5	-8,8
Konsernintern festeavgift (b)	408,0					408,0
Driftsresultat	2 179,7	549,4	484,9	262,9	-1 228,9	2 248,0
Varige driftsmidler	8 200,4	1 762,1	1 342,7	1 523,0	6 366,1	19 194,3

AVINOR KONSERN 31.12.2014 FORTS.

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	EIENDOM	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Luftfartsinntekter	4 298,4	1 008,2	0,0	-7,1		5 299,5
Salgs- og leieinntekter	4 891,8	234,3	204,0	41,4		5 371,5
Konserninterne inntekter	147,0	772,4	20,1	1 038,7	-1 978,2	0,0
Sum driftsinntekter	9 337,2	2 014,9	224,1	1 073,0	-1 978,2	10 671,0
Lønn og andre personalkostnader	1 450,2	1 197,4	0,0	331,9		2 979,5
Av- og nedskrivninger	1 162,2	85,5	49,4	42,5		1 339,6
Andre driftskostnader	3 205,9	418,9	7,5	413,7		4 046,0
Konserninterne kostnader	1 670,1	103,1	14,7	190,3	-1 978,2	0,0
Sum driftskostnader	7 488,4	1 804,9	71,6	978,4	-1 978,2	8 365,0
Enhetsresultat	1 848,8	210,0	152,5	94,6	0,0	2 305,9
Konsernjustering avskrivninger (a)	-8,8	0,0	9,2	-1,0		-0,6
Konsernintern festeavgift (b)	408,0			-408,0		0,0
Driftsresultat	2 248,0	210,0	161,7	-314,4	-	2 305,3
Varige driftsmidler	19 194,3	571,5	1072,5	218,3		21 056,6

(a) Konsernjustering som følge av vurdering av åpningsbalanse per 01.01.2003 til IFRS

(b) Konsernintern festeavgift for grunn Gardermoen tilgodeses Oslo Lufthavn AS i segmentrapporteringen.

Langsiktig finansiell gjeld omfatter statslån Oslo Lufthavn AS, obligasjonslån og banklån Avinor AS og særskilt finansiering av hotell- og parkeringshus. Gjeld benyttes ikke som styringsparameter av ledelsen på segmentnivå. Finansieringen for konsernet ivaretas av en sentral finansavdeling i overensstemmelse med retningslinjer godkjent av styret.

Salg mellom segmentene gjennomføres i henhold til armlengdeprinsippet. Ved rapportering av inntekt fra eksterne parter til konsernledelsen er måling av inntekt i overensstemmelse med målingen i resultatregnskapet.

Finansiell risikostyring for konsernet ivaretas av en sentral finansavdeling i overensstemmelse med retningslinjer godkjent av styret. Konsernets finansavdeling identifiserer, evaluerer og sikrer finansiell risiko i nært samarbeid med de ulike driftsenhetene. Det etableres retningslinjer som regulerer den overordnede risikostyringen, samt spesifikke områder som valutarisiko, renterisiko, kredittrisiko, bruk av finansielle derivater og øvrige finansielle instrumenter samt investering av overskuddslikviditet.

Inntekter fra tre største kunder utgjør henholdsvis NOK 2,5 mrd, 1,7 mrd og 1,4 mrd, totalt 5,5 mrd for 2015 (2014: NOK 2,4 mrd, 1,7 mrd og 1,4 mrd, totalt 5,5 mrd). Dette utgjør ca 52 % (2014: 52 % prosent) av totale driftsinntekter.

Inntektene fra den første kunden relaterer seg til lufthavnene Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim.

Inntektene fra de andre kundene relaterer seg til alle segmenter.

NOTE 6 Datterselskaper

Beløp i MNOK

Følgende datterselskaper er inkludert i det konsoliderte regnskapet:

DIREKTE EIDE DS	HJEMLAND	FORRETNINGS- KONTOR	HOVED- VIRKSOMHET	EIER-/ STEMMEANDEL	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2015	RESULTAT 2015
Avinor Flysikring AS	Norge	Oslo	Flysikringsstj.	100 %	367,2	774,9	112,6
Oslo Lufthavn AS	Norge	Ullensaker	Flyplassdrift	100 %	442,3	4 725,0	1 146,8
Avinors Parkeringsanlegg AS	Norge	Oslo	Parkering	100 %	109,6	110,2	9,1
Flesland Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	71,8	86,8	10,1
Værnes Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	120,6	83,9	-0,4
Sola Hotel Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	69,9	79,9	8,8
Hell Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	24,6	18,0	0,3
Avinor Utvikling AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	317,0	1 724,7	1 267,9
Hotell Østre AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	40,5	44,3	10,3
Flyporten AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	29,5	28,9	1,0
Hotell Østre Tomteselskap AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	130,7	130,8	11,7
Flyporten Tomteselskap AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	32,2	32,2	2,4
Sum					1 755,9	7 839,6	2 580,6

INDIREKTE EIDE DS	HJEMLAND	FORRETNINGS- KONTOR	HOVED- VIRKSOMHET	EIER-/ STEMMEANDEL	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2015	RESULTAT 2015
Oslo Lufthavn Tele & Data AS	Norge	Ullensaker	Varehandel	100 %	6,9	6,6	4,9
Sum					6,9	6,6	4,9

Oslo Lufthavn Eiendom AS er innfusjonert i Oslo Lufthavn AS med regnskapsmessig virkning 1. januar 2015. Deretter er eiendommer fra Oslo Lufthavn Eiendom AS utfisjonert i selskapene Hotell Vestre AS, Hotell Østre AS og Flyporten AS. Alle med regnskapsmessig virkning 1. januar 2015.

Deler av Avinor's tomter på Gardermoen er utfisjonert i selskapene Hotell Vestre Tomteselskap AS, Hotell Østre Tomteselskap AS og Flyporten Tomteselskap AS. Alle med regnskapsmessig virkning 1. januar 2015.

Selskapene Hotell Vestre AS og Hotell Vestre Tomteselskap AS ble solgt i desember 2015.

NOTE 7 Driftsinntekter og andre inntekter

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Trafikkinntekter				
Startavgift	677,0	702,7	1 179,4	1 197,3
Passasjeravgift	659,5	649,8	1 304,5	1 295,0
Underveisavgift	0,0	393,3	1 023,6	1 008,2
Sikkerhetsavgift	634,6	661,0	1 155,5	1 183,7
Terminalavgift	307,0	336,1	585,0	615,3
Sum trafikkinntekter	2 278,1	2 742,9	5 248,0	5 299,5
Salgs- og leieinntekter				
Duty free	844,3	880,9	2 512,0	2 526,1
Parkering	455,0	472,1	868,4	884,0
Annet	698,6	693,5	2 083,2	1 954,9
Sum salgs- og leieinntekter	1 997,9	2 046,5	5 463,6	5 365,0
Andre driftsinntekter				
Konserninterne tjenester	700,7	692,1	0,0	0,0
Andre driftsinntekter	10,6	4,8	11,5	6,5
Sum andre driftsinntekter	711,3	696,9	11,5	6,5
Andre inntekter				
Gevinst ved salg av eiendom	0,0	0,0	1 266,3	0,0
Sum andre inntekter	0,0	0,0	1 266,3	0,0
Sum driftsinntekter	4 987,3	5 486,3	11 989,4	10 671,0

Salgs- og leieinntekter knyttet til duty free og parkering er hovedsakelig leieinntekter.

Gevinst ved salg av eiendom er knyttet til salg av selskapene Hotell Vestre AS og Hotell Vestre Tomteselskap AS.

NOTE 8 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Lønnskostnader				
Lønninger	1 127,6	1 532,2	2 523,0	2 483,6
Arbeidsgiveravgift	165,2	193,7	370,6	327,7
Pensjonskostnader	216,2	100,0	463,8	44,3
Andre ytelser	45,1	82,0	109,1	123,9
Sum lønnskostnader	1 554,1	1 907,9	3 466,5	2 979,5
Sum lønnskostnader er redusert med				
Balanseførte lønnskostnader	83,5	70,2	125,8	139,9
Gjennomsnittlig antall årsverk	1 701	1 689	3 327	3 327

Ytelser til ledende personer:

Konsernet har en ledergruppe med definerte konserndirektører. Konserndirektørene utgjør konsernledelsen. Konserndirektørene er konsernsjefen, direktørene for staber og divisjoner samt daglige ledere for de to største datterselskapene.

2015

BELØP I NOK	STYRE- HONORAR	LØNN	NATURAL- YTELSER	PERIODISERT PENSJONS- KOSTNAD	SAMLET GODT- GJØRELSE
Ledende ansatte					
Dag Falk-Petersen, konsernsjef	0	2 546 579	104 449	728 279	3 379 307
Øyvind Hasaas, lufthavndirektør Oslo lufthavn Gardermoen	0	1 888 977	18 149	622 747	2 529 873
Aslak Sverdrup, lufthavndirektør Bergen lufthavn	0	1 576 516	12 843	276 850	1 866 208
Leif Anker Lorentzen, lufthavndirektør Stavanger lufthavn	0	1 578 253	13 423	321 610	1 913 286
Lasse Bardal, lufthavndirektør Trondheim lufthavn	0	1 638 559	13 691	351 959	2 004 209
Mari Hermansen, konserndirektør HR, juridisk og innkjøp	0	1 617 931	25 191	459 403	2 102 525
Petter Johannessen, konserndirektør økonomi og finans	0	1 718 590	32 499	483 512	2 234 602
Anders Kirsebom, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	0	1 974 309	20 306	400 680	2 395 295
Jon Sjølander, konserndirektør strategi og utvikling	0	1 747 915	21 975	399 218	2 169 109
Margrethe Snekkerbakken, divisjonsdirektør regionale og lokale lufthavner	0	1 814 421	17 147	447 894	2 279 463
Egil Thompson, konserndirektør kommunikasjon og marked	0	1 651 830	39 852	461 433	2 153 115
Sum	0	19 753 878	319 527	4 953 586	25 026 992
Styret					
Ola Mørkved Rinnan, styrets leder	409 750	0	0	0	409 750
Ola H. Strand, styremedlem - nestleder	258 500	920	0	0	259 420
Mari Thjømøe, styremedlem	225 500	0	0	0	225 500
Tone Merethe Lindberg, styremedlem	215 000	920	495	0	216 415
Dag Hårstad, styremedlem (til 02.06.2015)	119 000	0	510	0	119 510
Herlof Nilssen, styremedlem (fra 02.06.2015)	108 500	0	0	0	108 500
Eli Skrvøset, styremedlem	266 500	0	0	0	266 500
Per Erik Nordsveen, ansattvalgt styremedlem	209 000	750 639	5 692	86 449	1 051 780
Grete Ovnerud, ansattvalgt styremedlem	241 500	1 022 266	5 214	264 774	1 533 754
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	209 000	700 857	10 044	113 315	1 033 216
Olav Aadal, ansattvalgt styremedlem (til 02.06.2015)	121 500	1 413 511	5 214	226 639	1 766 864
Bjørn Tore Mikkelsen, ansattvalgt styremedlem (fra 2.06.2015)	106 000	916 964	10 487	282 840	1 316 291
Sum	2 489 750	4 806 077	37 656	974 017	8 307 500

2014

BELØP I NOK	STYRE- HONORAR	LØNN	NATURAL- YTelser	PERIODISERT PENSJONS- KOSTNAD	SAMLET GODT- GJØRELSE
Ledende ansatte					
Dag Falk-Petersen, konsernsjef	0	2 498 696	95 411	680 549	3 274 656
Nic Nilsen, administrerende direktør Oslo Lufthavn AS (til 11.08.2014)	0	1 774 698	135 426	38 263	1 948 387
Øyvind Hasaas, administrerende direktør Oslo Lufthavn AS (fra 11.08.2014)	0	751 780	13 432	168 568	933 781
Signe Astrup Arnesen, konserndirektør sikkerhet og kvalitet (til 31.03.2014)	0	658 038	5 586	66 641	730 265
Aslak Sverdrup, lufthavndirektør Bergen lufthavn	0	1 427 931	9 440	243 400	1 680 770
Leif Anker Lorentzen, lufthavndirektør Stavanger lufthavn	0	1 470 942	9 440	298 905	1 779 287
Lasse Bardal, lufthavndirektør Trondheim lufthavn	0	1 622 176	9 440	360 982	1 992 597
Mari Hermansen, konserndirektør HR, juridisk og innkjøp	0	1 560 507	9 440	525 581	2 095 528
Petter Johannessen, konserndirektør økonomi og finans	0	1 668 132	9 440	491 557	2 169 128
Anders Kirsebom, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	0	1 910 052	13 440	320 684	2 244 176
Jon Sjølander, konserndirektør strategi og utvikling	0	1 700 860	9 662	428 670	2 139 192
Margrethe Snekkerbakken, divisjonsdirektør regionale og lokale lufthavner	0	1 766 640	10 341	480 822	2 257 802
Egil Thompson, konserndirektør kommunikasjon og marked	0	1 615 429	9 440	547 703	2 172 571
Sum	0	20 425 881	339 935	4 652 325	25 418 141
Styret					
Ola Mørkved Rinnan, styrets leder	403 500	0	0	0	403 500
Ola H. Strand, styremedlem - nestleder	254 500	0	0	0	254 500
Anne Breiby, styremedlem (til 16.05.2014)	103 000	0	0	0	103 000
Mari Thjømøe, styremedlem (fra 16.05.2014)	103 000	920	0	0	103 920
Tone Merethe Lindberg, styremedlem	201 000	0	1 485	0	202 485
Dag Hårstad, styremedlem	238 000	920	0	0	238 920
Eli Skrøvset, styremedlem	262 500	920	0	0	263 420
Per Erik Nordsveen, ansattvalgt styremedlem	203 500	706 792	5 047	103 540	1 018 879
Grete Ovnerud, ansattvalgt styremedlem	238 000	1 182 720	5 047	305 591	1 731 358
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	203 500	741 701	9 537	128 568	1 083 306
Olav Aadal, ansattvalgt styremedlem	201 000	1 461 877	5 047	262 416	1 930 340
Sum	2 411 500	4 095 850	26 163	800 115	7 333 629

Det foreligger ingen forpliktelser til å gi medlemmer av konsernledelsen eller styret særskilt vederlag ved opphør eller endring av ansettelsesforholdet eller vervet, ut over det som fremgår nedenfor i note 9. Det foreligger heller ingen avtaler om bonus, overskuddsdeling eller aksjebasert avlønning. Det er ikke gitt lån eller stilt sikkerhet for medlemmer av konsernledelsen, styret eller andre valgte selskapsorganer. Konsernledelsen har ikke motatt godtgjørelser eller økonomiske fordeler fra andre foretak i samme konsern, enn det som er vist over. Det er ikke gitt tilleggsgodtgjørelse for spesielle tjenester utenfor de normale funksjoner for en leder, se note 9.

NOTE 9 Erklæring om lønn og annen godtgjørelse til daglig leder og ledende ansatte

STYRETS ERKLÆRING OM FASTSETTELSE AV LØNN OG ANNEN GODTGJØRELSE TIL DAGLIG LEDER OG ANDRE LEDENDE ANSATT I AVINOR KONSERNET

I medhold av vedtektene §8 skal styret utarbeide en erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte. Erklæringen skal inntas som en note i årsregnskapet. Erklæringen skal ha det innhold som er angitt i allmennaksjeloven §6-16a, og skal i tillegg inneholde en redgjørelse om hvordan statens "Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statelig eierandel" er fulgt opp i selskapets heleide datterselskaper.

Erklæringen skal behandles på selskapets ordinære generalforsamling. Det vises til allmennaksjelovens §5-6 tredje ledd samt retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statelig eierandel, fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet med virkning fra 13.02.2015.

1. Hvem er omfattet av erklæringen

Erklæringen omfatter ledende ansatte i Avinor-konsernet; Avinor AS og heleid datterselskap Avinor Flysikring AS. Oslo Lufthavn AS ble innfusjonert i Avinor AS 11. januar 2016. Daglig leder i Oslo Lufthavn har nå tittel lufthavndirektør Oslo Lufthavn, Gardermoen og inngår i gruppen ledende personell i Avinor AS.

Følgende personer er ledende ansatte per 11. januar 2016 og omfattet av denne erklæringen:

Avinor AS:

- Dag Falk-Petersen, konsernsjef
- Petter Johannessen, konserndirektør økonomi og finans
- Mari Hermansen, konserndirektør HR, juridisk og innkjøp
- Egil Thompson, konserndirektør kommunikasjon og marked
- Jon Sjølander, konserndirektør strategi og utvikling
- Margrethe Snekkerbakken, divisjonsdirektør regionale og lokale lufthavner
- Øyvind Hasaas, lufthavndirektør Oslo Lufthavn Gardermoen
- Lasse Bardal, lufthavndirektør Trondheim lufthavn, Værnes
- Leif A. Lorentzen, lufthavndirektør Stavanger lufthavn, Sola
- Aslak Sverdrup, lufthavndirektør Bergen lufthavn, Flesland

Avinor Flysikring AS:

- Anders Kirsebom, administrerende direktør Avinor Flysikring AS
- Jan-Gunnar Pedersen, direktør underveistjenester
- Snorre Andresen, direktør tårntjenester
- Håkan Olsson, direktør systemdrift
- Tor-Øivind Skogseth, assisterende flysikringsdirektør og leder kunde og marked
- Per Ingar Skaar, leder utvikling og prosjekter
- Jan Østby, leder remote services
- Marisa Luisa Ruiz Retamar, leder ressurser og kompetanse
- Kresten Lyngstad, leder økonomi og styring
- Anne-Kr. Aagaard Chavez, leder sikkerhet og kvalitet

2. Hvilken periode gjelder erklæringen for

Erklæringen gjelder for kommende regnskapsår, jf vedtektenes §8, jf allmennaksjeloven §6-16a) (2). Konsernstyret vil legge

prinsippene som er omtalt i denne erklæringen til grunn for fastsettelse av konsernsjefens godtgjørelse og i vurdering og overvåking av konsernsjefens fastsettelse av godtgjørelse til ledende ansatte.

3. Hovedprinsippene i selskapets lederlønnspolitikkk Avinors lederlønnspolitikkk skal være i samsvar med "Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statelig eierandel (fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet med virkning fra 13.2.2015)".

Lederlønnene i konsernet skal være konkurransedyktige, men ikke ledende sammenlignet med tilsvarende selskap.

3.1 Fastlønn

Hovedelementet i konsernets godtgjørelsesordning skal være den faste grunnlønnen.

3.2 Styrehonorar

Det ytes ikke godtgjørelse for styreverv i andre selskaper i Avinor-konsernet.

3.3 Naturalytelser

Ledende ansatte skal ha naturalytelser som er vanlige for sammenlignbare stillinger. Dette kan være bilgodtgjørelse, fri avis/tidsskrift, fri telefon, bærbar PC, skriver og fri bredbåndstilknytning.

I konsernsjefens avtale kan bilgodtgjørelse byttes med fri bil innenfor rammer som fastsettes av styret.

3.4 Variabel lønn

Det kan etableres en ordning med variabel lønn til ledende ansatte med basis i individuelle mål. Det skal være klare sammenhenger mellom de mål som ligger til grunn for den variable lønnen, og konsernets mål. En eventuell ordning vil bli utformet i henhold til retningslinjer angitt i Eiermeldingen.

4. Opsjoner og aksjeprogram

Det skal ikke være opsjoner eller opsjonslignende ordninger i selskapet. Det skal ikke etableres aksjeprogram med aksjebasert avlønning i selskapet.

5. Pensjonsordninger

Ledende ansatte skal delta i konsernets generelle pensjonsordning. Pensjonsgrunnlaget skal ikke overstige 12 G. Vilkårene skal være på linje med andre ansattes vilkår i selskapet. Den generelle aldersgrense er 70 år i konsernet. For medlemmer i konsernledelsen, dvs ledende ansatte i Avinor AS og administrerende direktør Avinor Flysikring AS er aldersgrensen 67 år.

I avtaler med ledende ansatte i Avinor AS og administrerende direktør Avinor Flysikring AS inngått før retningslinjene datert 15.2.2015, er det etablert en innskuddsbasert alderspensjonsordning for lønn over 12 G samt en ordning med uførepensjon.

Alderspensjonen er innskuddsbasert for lønn over 12 G med ulik sats avhengig av lederens alder, og administreres inntil

videre over selskapets driftsbudsjett. Aktuelt personell er inndelt i fire aldersgrupper. Pensjonsgrunnlag for innskudd er avtalt fastlønn, og utbetaling påbegynnes ved oppnådd pensjonsalder i henhold til personlig avtale. Betaling av tilleggspensjon utføres av lønnsavdelingen i Avinor månedlig fra aldersgrense 67 år oppnås. Det er en forutsetning at man har fratrudd stilling i konsernet for å få utbetalt pensjon. Ved fratreden fra konsernet før oppnådd pensjonsalder skrives det sluttavtale med en dato for oppstart av utbetaling av pensjon.

Følgende innskuddsplan gjelder:

For konsernledere som er 60 år og eldre:

- 30 % av pensjonsgrunnlag fra 12 G til 18 G og
- 25 % av pensjonsgrunnlag over 18 G

For konsernledere i aldersgruppen 55 til 60 år:

- 25 % av pensjonsgrunnlag fra 12 G til 18 G og
- 20 % av pensjonsgrunnlag over 18 G

For konsernledere i aldersgruppen 50 til 55 år:

- 20 % av pensjonsgrunnlag fra 12 G til 18 G og
- 15 % av pensjonsgrunnlag over 18 G

For konsernledere under 50 år:

- 15 % av pensjonsgrunnlag fra 12 G til 18 G og
- 10 % av pensjonsgrunnlag over 18 G

Ved opprykk til ny sats pga fødselsdag, gjøres dette fra den første dag i måneden etter fylte år.

Arbeidsgiver har full styringsrett over pensjonsordningen for lønn over 12 G.

Årlig uførepensjon utgjør ved 100 prosent arbeidsuførhet 38,4 prosent av lønn mellom 12 G og 27 G. Full årlig uførepensjon forutsetter at forsikrede ved nådd pensjonsalder vil få en tjenestetid på minst 20 år. Blir tjenestetiden mindre avkortes uførepensjonen forholdsmessig.

6. Oppsigelse og sluttvederlag

Den gjensidige oppsigelsesfrist er tre måneder regnet fra og med den første dag i måneden etter at oppsigelsen fant sted. Oppsigelsen skal meddeles skriftlig. Konsernsjef og administrerende direktør i datterselskap har fraskrevet seg stillingsvernet etter arbeidsmiljøloven. For disse kan det avtales sluttvederlag i en periode på 12 måneders fastlønn inkludert lønn i en eventuell oppsigelsestid.

Sluttvederlaget beregnes på grunnlag av vedkommendes ordinære månedslønn på oppsigelsestidspunktet. Det beregnes ikke feriepenger av sluttvederlag ut over lønn i oppsigelsestid. Sluttvederlaget for ansatte etter 01.01.2015 skal reduseres med et forholdsmessig beløp beregnet på grunnlag av den nye årsinntekten dersom vedkommende ansettes i ny stilling eller har inntekt fra næringsvirksomhet som vedkommende er aktiv eier av.

Vedkommende har kun krav på sluttvederlaget ut over lønn i oppsigelsestid dersom han aksepterer oppsigelsen, fratrer på det tidspunkt arbeidsgiver ønsker samt at vedkommende ikke fremmer krav i forhold til arbeidsmiljølovens regler om oppsigelsesvern mv.

Sluttvederlaget kan holdes tilbake hvis vilkårene for avskjed foreligger, eller hvis det i perioden hvor det ytes sluttvederlag oppdages uregelmessigheter eller forsømmelser som kan lede til erstatningsansvar eller at vedkommende blir tiltalt for lovbrudd.

Konsernsjefen har inngått slik avtale datert 14. januar 2011.

Det er avtalt en oppsigelsestid på 3 måneder og et sluttvederlag på 12 måneder som kommer til utbetaling ved oppsigelse fra selskapets side. Avtalen har bestemmelser om fradrag for inntekt fra ny arbeidsgiver, og bortfaller ved rett til uføretrygd, eller alderspensjon i henhold til avtalen. Konsernsjefen har ikke rett til etterlønn dersom avslutningen av arbeidsforholdet skyldes forhold som kan gi grunnlag for avskjed.

For øvrig ledende ansatte kan det ikke inngås forhåndsavtale om sluttvederlag hvor kompensasjonen ved fratredelse er endelig fastsatt.

Det kan i stedet inngås forhåndsavtale om rimelig sluttvederlag som får virkning dersom den ansatte ikke bestrider oppsigelsen. For disse avtalene gjelder tilsvarende som for konsernsjef og administrerende direktør i datterselskap.

I avtaler med ledende ansatte i Avinor AS inngått før de nye retningslinjene er det avtalt sluttvederlag.

7. Lederlønnspolitik og gjennomføring av retningslinjene for foregående regnskapsår

Lederlønnspolitikken for 2015 er gjennomført i samsvar med de retningslinjene som ble behandlet på ordinær generalforsamling 2. juni 2015. Dette gjelder både Avinor AS og Avinor Flysikring AS.

I forbindelse med lønnsoppjøret ble konsernsjefens faste grunnlønn justert med 2,5 prosent.

Øvrig ledende personell i Avinor AS ble i gjennomsnitt gitt en justering i grunnlønn på 2,5 prosent.

Administrerende direktør i Avinor Flysikring AS ble gitt en justering i grunnlønn på 2,5 prosent. Øvrig ledende personell i Avinor Flysikring AS ble i gjennomsnitt gitt en justering i grunnlønn på 3,1 prosent. Lønnsoppjøret skjer på grunnlag av prestasjonsvurdering.

Totalkostnaden for innskuddsbasert alderspensjon for lønn over 12 G gjeldende ledende ansatte før 13.02.2015 var kr 1.733.000 i 2015. Ordningen administreres over drift av Avinor. Premien er skatte- og avgiftspliktig. Denne ordningen ble lukket for nye ledende ansatte etter 13.02.2015.

Den enkeltes totale pensjonskostnad fremgår av noter til regnskapet.

Styrets erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse er første gang avgitt for regnskapsåret 2011. Ledelsens godtgjørelseordning vil bli gjennomgått av styret årlig. Lederlønsavtaler som er inngått før dette tidspunkt skal ikke berøres negativt av denne erklæringen. Lønn og eventuelle andre ytelser til ledende ansatte for 2015, er gjengitt i årsregnskapet 2015, note 8.

NOTE 10 Andre driftskostnader

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Spesifikasjon				
Leie lokaler/tomt	112,8	107,0	56,5	61,3
Drift/vedlikehold bygninger	221,2	222,9	542,4	583,3
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	234,5	214,0	405,2	415,9
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold	578,0	580,9	957,1	944,0
Meteorologiske tjenester	0,0	17,2	35,9	37,9
Konsulentbistand	151,7	277,6	305,2	429,8
Øvrige eksterne tjenester	365,4	366,5	595,6	781,0
Øvrige driftskostnader	947,6	719,5	618,1	588,7
Sum	2 611,2	2 505,6	3 516,0	3 841,9

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Avtalt honorar eks mva				
Lovpålagt revisjon	0,4	0,5	1,0	1,0
Annet kostnadsførte honorar til revisor eks mva				
Utvidet finansiell revisjon	0,4	0,3	0,5	0,3
Andre attestasjonsoppgaver	0,5	0,6	0,6	0,8
Skatterådgivning	0,0	0,0	0,0	0,0
Regnskapsmessig bistand inklusive IFRS	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum	0,9	0,9	1,1	1,1

NOTE 11 Resultateffekter - Terminal 2 prosjektet

Beløp i MNOK

Som følge av utbyggingen på Gardermoen (Terminal 2 prosjektet) er resultatregnskapet belastet med ekstra kostnader knyttet til opprettholdelse av normal drift i byggeperioden, samt kostnader knyttet til utrangering av aktiva inkludert økte avskrivninger grunnet revurdering av levetid. Deler av kostnadsføringene bygger på skjønnsmessige vurderinger, som oppdateres løpende.

SPESIFIKASJON	2015	2014
Lønn og andre personalkostnader		
Lønn og andre personalkostnader driftspersonell	52,2	24,5
Sum	52,2	24,5
Av- og nedskrivninger		
Økte avskrivninger som følge av utrangering av deler av terminalen	60,5	64,6
Sum	60,5	64,6
Andre driftskostnader		
Driftskoordinering	55,7	43,6
Vakthold	13,4	13,1
Mer - bussing	15,3	15,7
Konsulenttjenester	0,7	5,7
Stab/støttefunksjoner	9,4	4,7
Rivekostnader eksisterende anlegg	-0,7	33,0
Merkostnader i entrepriser knyttet til å opprettholde løpende flyplassdrift i byggeperioden	98,2	264,5
Annet	3,2	10,8
Sum	195,2	391,1
Sum totalt	307,9	480,2

NOTE 12 Andre kostnader

Beløp i MNOK

Spesifikasjon	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Planendring pensjoner	0,0	-204,1	0,0	-448,3
Verdiendringer og andre tap/gevinster, netto	16,2	7,2	42,9	5,6
Sum	16,2	-196,9	42,9	-442,7
Verdiendringer og andre tap/gevinster, netto				
Urealiserte verdiendringer (note 19)	10,0	-5,5	17,6	-2,8
Realiserte verdiendringer kraft	8,7	11,2	35,7	25,1
Valutagevinster/tap (agio/disagio eiendel og gjeld)	-2,5	1,5	-10,3	-16,7
Sum	16,2	7,2	42,9	5,6

NOTE 13 Finansposter

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Finansinntekter				
Renteinntekter på kortsiktig bankinnskudd	27,0	45,4	31,7	47,0
Renteinntekter på konserninterne fordringer	257,5	224,4	0,0	0,0
Mottatt konsernbidrag og utbytte	352,8	103,2	1,7	1,5
Gevinst på finansielle instrumenter	6,4	0,0	6,4	0,0
Sum finansinntekter	643,7	373,0	39,8	48,5
Finanskostnader				
Rentekostnad lån	441,8	375,3	594,8	563,0
Rentekostnad på konsernintern gjeld	28,9	22,6	0,0	0,0
Rentekostnader annet	10,0	7,2	19,5	8,8
Andre lånekostnader	24,9	30,3	25,5	31,7
Aktiverte lånekostnader (se note 17)	-76,5	-49,5	-274,8	-183,0
Netto verdiendring lån hensyntatt derivater	0,0	0,0	0,0	0,0
Tap ved virkelig verdi på finansielle kontrakter (se note 19)				
- rentebytteavtale: kontantstrømsikring, overført fra egenkapital	-7,3	-3,4	3,4	-3,4
- rentebytteavtale: sikring av virkelig verdi	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum finanskostnader	421,8	382,5	368,4	417,1
Netto finansinntekt/-kostnad	221,9	-9,5	-328,6	-368,6

NOTE 14 Skattekostnad

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Skattekostnad				
Betalbar skatt	0,9	0,7	334,5	277,5
For mye/lite betalt tidligere år	0,0	2,6	2,6	2,6
Skatteeffekt konsernbidrag	1,6	1,8	0,0	0,0
Korreksjon utsatt skatt tidligere år	0,0	0,2	-3,0	0,2
Endring i utsatt skatt	42,3	84,8	117,1	257,7
Endring skattesats, effekt utsatt skattfordel/-forpliktelse	-4,6	0,0	3,6	0,0
Sum skattekostnad	40,2	90,1	454,9	538,0
Avstemming av effektiv skattesats				
27 % skatt av resultat før skatt	35,6	74,8	784,1	523,0
Effekt av for mye/lite skatt tidligere år	0,0	2,6	-0,5	2,6
Endring skattesats, effekt utsatt skattfordel/-forpliktelse	-4,6	0,0	3,6	0,0
Mottatt konsernbidrag uten skatteeffekt	0,0	0,0	0,0	0,0
Mottatt utbytte	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Permanente forskjeller 27 %	0,3	0,4	-340,9	0,4
Permanente forskjeller 27 % Svalbard	9,0	12,3	9,0	12,4
Skattekostnad	40,2	90,1	454,9	538,0
Effektiv skattesats	30,5	32,5	15,7	27,8

Avinor har ved dom i Oslo Tingrett av 9. desember 2010 fått stadfestet at underskudd på Svalbard ikke er fradragsberettiget i inntekt på fastlandet. Ettersom virksomheten på Svalbard ikke er egnet til å gå med overskudd klassifiseres dette som en permanent forskjell.

NOTE 15 Utsatt skatt

Beløp i MNOK

AVINOR AS:
SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

	01.01.2015	FISJON	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2015	01.01.2016
Fordringer	-0,07	0,0	0,4	0,0	0,3	0,3
Fordring konsernbidrag	-95,2	0,0	-11,5	0,0	-106,6	-98,7
Anleggsmidler	-834,3	1,0	85,5	0,0	-747,8	-692,4
Langsiktig lån	-55,0	0,0	-130,3	0,0	-185,3	-171,6
Avsetninger	-112,9	0,0	-17,8	0,0	-130,6	-120,9
Pensjoner	-411,6	0,0	-13,7	132,1	-293,2	-271,5
Gjeld konsernbidrag	1,8	0,0	0,0	-0,1	1,6	1,5
Gevinst- og tapskonto	-4,2	0,0	0,0	0,0	-4,1	-3,8
Finansielle instrumenter	35,7	0,0	129,6	-0,6	164,6	152,4
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 475,7	1,0	42,3	131,4	-1 301,0	-1 204,7

Endring skattesats, reduksjon utsatt skattefordel **96,4**

Endringen er presentert som

Reduksjon av egenkapital	95,7
Kostnad i utvidet resultat	5,3
Kostnad i resultatregnskapet (note 14)	-4,6

	01.01.2014	FISJON	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2014
Fordringer	-0,5	0,0	0,4	0,0	-0,1
Fordring konsernbidrag	-27,8	0,0	-67,4	0,0	-95,2
Anleggsmidler	-935,7	-1,2	102,6	0,0	-834,3
Langsiktig lån	0,0	0,0	-55,0	0,0	-55,0
Avsetninger	-112,3	3,4	-4,0	0,0	-112,9
Pensjoner	-545,2	231,0	50,1	-147,5	-411,6
Gjeld konsernbidrag	2,5	0,0	0,0	-0,7	1,8
Gevinst- og tapskonto	-4,9	0,0	0,7	0,0	-4,2
Finansielle instrumenter	-8,5	0,0	57,4	-13,2	35,7
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 632,4	233,2	84,8	-161,4	-1 475,7

	2015	2014
Utsatt skattefordel		
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	-1 139,3	-1 305,1
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	-219,4	-208,1
	-1 358,7	-1 513,2
Utsatt skatteforpliktelse		
Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	152,4	35,7
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	1,5	1,8
	154,0	37,4
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 204,7	-1 475,7

AVINOR KONSERN:

SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

	01.01.2015	AVGANG	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2015	01.01.2016
Fordringer	-0,5	0,0	0,4	0,0	-0,1	-0,1
Fordring konsernbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Anleggsmidler	-1 065,3	6,4	175,1	0,0	-883,8	-818,3
Langsiktig lån	-55,0	0,0	-130,3	0,0	-185,3	-171,6
Avsetninger	-147,5	0,0	-18,1	0,0	-165,6	-153,4
Pensjoner	-764,6	0,0	-42,2	280,9	-525,8	-486,8
Gjeld konsernbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gevinst- og tapskonto	-12,5	0,0	1,7	0,0	-10,8	-10,0
Finansielle instrumenter	7,0	0,0	127,5	6,7	141,2	130,8
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-2 038,2	6,4	114,1	287,6	-1 630,1	-1 508,9

Endring skattesats, reduksjon utsatt skattefordel **121,0**

Endringen er presentert som

Reduksjon av egenkapital	117,9
Kostnad i utvidet resultat	-0,5
Kostnad i resultatregnskapet (note 14)	3,6

	01.01.2014	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2014
Fordringer	-0,9	0,4	0,0	-0,5
Fordring konsernbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0
Anleggsmidler	-1 224,4	159,1	0,0	-1 065,3
Langsiktig lån	0,0	-55,0	0,0	-55,0
Avsetninger	-139,5	-8,0	0,0	-147,5
Pensjoner	-634,0	110,5	-241,1	-764,6
Gjeld konsernbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0
Gevinst- og tapskonto	-6,6	-5,9	0,0	-12,5
Finansielle instrumenter	-31,8	56,6	-17,8	7,0
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-2 037,0	257,7	-258,9	-2 038,2

	2015	2014
Utsatt skattefordel		
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	-1 559,0	-1 936,2
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	-153,6	-148,0
	-1 712,6	-2 084,2
Utsatt skatteforpliktelse		
Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	203,7	45,9
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	0,0	0,1
	203,7	46,0
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 508,9	-2 038,2

NOTE 16 Immaterielle eiendeler

Beløp i MNOK

FLYVELEDERSYSTEMER, LUFTROMSORGANISERING

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
Per 1. januar 2014		
Anskaffelseskost	158,5	158,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-127,1	-127,1
Balanseført verdi 01.01.	31,4	31,4
Regnskapsåret 2014		
Balanseført verdi 01.01.	31,4	31,4
Tilgang	0,0	0,0
Avgang	-25,1	-1,8
Årets avskrivninger	-6,3	-13,9
Balanseført verdi 31.12.	0,0	15,7
Per 31. desember 2014		
Anskaffelseskost	0,0	155,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-140,0
Balanseført verdi 31.12.	0,0	15,7
Regnskapsåret 2015		
Balanseført verdi 01.01.	0,0	15,7
Tilgang	77,8	143,9
Avgang	0,0	0,0
Årets avskrivninger	-36,1	-42,4
Balanseført verdi 31.12.	41,7	117,2
Per 31. desember 2015		
Anskaffelseskost	77,8	299,6
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-36,1	-182,4
Balanseført verdi 31.12.	41,7	117,2
Økonomisk levetid	10 år	10 år
	Lineær	Lineær

NOTE 17 Varige driftsmidler

Beløp i MNOK

AVINOR AS

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FAST EIENDOM	BANE- SYSTEM	TRANSPORT- MIDLER	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
Per 1. januar 2014							
Anskaffelseskost	754,0	4 374,3	4 758,8	791,9	2 812,7	596,1	14 087,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-1 223,6	-898,1	-300,8	-1 647,1	-257,0	-4 326,6
Balanseført verdi 01.01.	754,0	3 150,7	3 860,7	491,1	1 165,6	339,1	9 761,2
Regnskapsåret 2014							
Balanseført verdi 01.01.	754,0	3 150,7	3 860,7	491,1	1 165,6	339,1	9 761,2
Tilgang	48,3	206,8	727,0	55,7	188,6	45,4	1 271,8
Avgang	-0,9	-198,2	-4,2	-17,7	-315,4	-3,5	-539,9
Årets avskrivninger	-1,0	-187,9	-188,1	-41,7	-195,7	-35,2	-649,6
Balanseført verdi 31.12.	800,4	2 971,4	4 395,4	487,4	843,1	345,8	9 843,6
Per 31. desember 2014							
Anskaffelseskost	801,4	4 359,5	5 465,2	799,4	2 121,8	636,6	14 183,9
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,0	-1 388,1	-1 069,8	-312,0	-1 278,7	-290,8	-4 340,4
Balanseført verdi 31.12.	800,4	2 971,4	4 395,4	487,4	843,1	345,8	9 843,6
Regnskapsåret 2015							
Balanseført verdi 01.01.	800,4	2 971,4	4 395,4	487,4	843,1	345,8	9 843,5
Tilgang	298,5	832,9	577,6	60,8	213,9	94,6	2 078,3
Avgang	-0,9	-5,4	-0,9	-1,1	-4,1	0,0	-12,4
Årets avskrivninger	-0,7	-197,8	-207,2	-41,8	-196,3	-28,2	-672,1
Balanseført verdi 31.12.	1 097,3	3 601,1	4 764,9	505,3	856,6	412,2	11 237,3
Per 31. desember 2015							
Anskaffelseskost	1 099,0	5 183,3	6 041,3	855,0	2 278,6	727,9	16 185,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,7	-1 582,2	-1 276,4	-349,7	-1 422,1	-315,7	-4 947,8
Balanseført verdi 31.12.	1 097,3	3 601,1	4 764,9	505,3	856,6	412,2	11 237,3

AVINOR KONSERN

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FAST EIENDOM	BANE- SYSTEM	TRANSPORT- MIDLER	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
Per 1. januar 2014							
Anskaffelseskost	1 392,7	12 591,2	9 387,1	1 156,4	5 389,7	1 685,5	31 602,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-4 144,7	-2 170,2	-486,5	-3 650,5	-753,6	-11 205,5
Balanseført verdi 01.01.	1 392,7	8 446,5	7 216,9	669,9	1 739,2	931,9	20 397,3
Regnskapsåret 2014							
Balanseført verdi 01.01.	1 392,7	8 446,5	7 216,9	669,9	1 739,2	931,9	20 397,3
Tilgang	48,8	392,5	893,9	74,7	347,1	222,4	1 979,4
Avgang	-1,0	-1,8	-0,3	-2,6	-0,3	-3,3	-9,3
Årets avskrivninger	-1,1	-541,9	-305,8	-61,8	-348,8	-66,9	-1 326,3
Balanseført verdi 31.12.	1 439,4	8 295,3	7 804,7	680,2	1 737,2	1 084,1	21 040,9
Per 31. desember 2014							
Anskaffelseskost	1 440,7	12 768,5	10 255,7	1 213,2	5 645,7	1 890,8	33 214,6
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,3	-4 473,2	-2 451,0	-533,0	-3 908,5	-806,7	-12 173,7
Balanseført verdi 31.12.	1 439,4	8 295,3	7 804,7	680,2	1 737,2	1 084,1	21 040,9
Regnskapsåret 2015							
Balanseført verdi 01.01.	1 439,4	8 295,3	7 804,7	680,2	1 737,2	1 084,1	21 040,9
Tilgang	298,5	1 192,7	836,8	79,4	363,4	308,9	3 079,7
Avgang	-2,8	-173,5	-0,9	-1,4	-4,5	-13,5	-196,6
Årets avskrivninger	-0,8	-580,9	-337,8	-62,7	-365,3	-69,4	-1 416,9
Balanseført verdi 31.12.	1 734,3	8 733,6	8 302,8	695,5	1 730,8	1 310,1	22 507,1
Per 31. desember 2015							
Anskaffelseskost	1 735,5	13 708,9	11 090,9	1 283,9	5 949,7	2 177,4	35 946,3
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,2	-4 975,3	-2 788,1	-588,4	-4 218,9	-867,3	-13 439,2
Balanseført verdi 31.12.	1 734,3	8 733,6	8 302,8	695,5	1 730,8	1 310,1	22 507,1
Økonomisk levetid		10 - 50 år	15 - 50 år	10 - 20 år	5 - 15 år	5 - 40 år	
Avskrivningsmetode	IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

ANLEGG UNDER UTFØRELSE

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
Per 1. januar 2014		
Anskaffelseskost	2 438,1	5 181,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 01.01.	2 438,1	5 181,4
Regnskapsåret 2014		
Balanseført verdi 01.01.	2 438,1	5 181,4
Tilgang	2 178,7	4 736,0
Reklassifisering	-1 271,8	-1 979,4
Offentlig tilskudd	-24,4	-24,4
Avgang	-246,6	0,0
Balanseført verdi 31.12.	3 074,0	7 913,6
Per 31. desember 2014		
Anskaffelseskost	3 074,0	7 913,6
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 31.12.	3 074,0	7 913,6
Regnskapsåret 2015		
Balanseført verdi 01.01.	3 074,0	7 913,6
Tilgang	2 091,2	5 421,3
Reklassifisering	-1 822,2	-2 719,7
Offentlig tilskudd	0,0	0,0
Avgang	0,0	0,0
Balanseført verdi 31.12.	3 343,0	10 615,2
Per 31. desember 2015		
Anskaffelseskost	3 343,0	10 615,2
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 31.12.	3 343,0	10 615,2

Offentlig tilskudd

Avinor har mottatt tilskudd til bygging av hangar for redningshelikopter på Svalbard.

Byggelånsrenter

Varige driftsmidler inkluderer byggelånsrenter i forbindelse med bygging av vesentlige eiendeler med en byggeperiode på over ett år. Balanseførte byggelånsrenter utgjorde MNOK 274,8 i 2015 og MNOK 183,0 i 2014. Gjennomsnittlig rentekostnad er beregnet til 3,93 prosent i 2015 og 4,34 prosent i 2014.

Finansiell lease

Rettslig avtaleskjønn for fastsettelse av kjøpsbeløp eller årlig bruksvederlag for luftfartskritiske arealer som eies av Forsvaret på Værnes lufthavn forelå 13.august 2015 og innebærer et engangsvederlag på i MNOK 256,0 eller et årlig leiebeløp på MNOK 18,0. Eiendelen er klassifisert som tomt og presentert som tilgang varige driftsmidler i 2015 med MNOK 256,0.

Sikkerhetsstillelser

Balanseført verdi av tomter og fast eiendom som er pansatt som sikkerhet for banklån er MNOK 0,0 (2014: MNOK 429,0).

I henhold til vedtektene er det ikke anledning til å stille pant i eiendeler knyttet til basisvirksomheten i konsernet.

Forutsetninger lagt til grunn ved beregning av gjenvinnbart beløp

Som følge av observerte endringer i markedet for Avinors tjenester, ble det antatt at det forelå risiko for verdifall i forhold til balanseført verdi av konsernets driftsmidler per 31.12.2008. I henhold til gjeldende regnskapsregler ble det derfor foretatt en verditest av konsernets driftsmidler. Positiv utvikling i 2009 og frem til i dag medfører at det per 31.12.2015 ikke foreligger noen indikasjoner på verdifall, men grunnet vesentligheten av konsernets varige driftsmidler og høyt investeringsbehov fremover gjennomføres regelmessige verddivurderinger.

Hele virksomheten til Avinor har vært definert som en kontantstrømgenererende enhet (CGU). Flysikring vurderes nå til å være et eget forretningsområde, med kontantstrømmer som hovedsakelig er uavhengig av resten av konsernets kontantstrømmer. Konsernet vil derfor, fra og med årsregnskapet for 2014, ha to kontantstrømgenererende enheter. For resten av konsernet, eksklusive flysikringsvirksomheten, bygger Avinors økonomimodell på forutsetningen om full samfinansiering mellom lønnsomme og ulønnsomme lufthavner og virksomheter (totalsystemet). Innenfor totalsystemet er det en klart uttrykt målsetning om at kommersielle aktiviteter skal utvikles for å bidra til finansiering av ulønnsomme aktiviteter (pålegg/samfunnsansvar) og til å holde avgiftsnivået nede. Med dette utgangspunktet vurderer Avinor at en løsning hvor hele konsernets virksomhet, eksklusive flysikringsvirksomheten, vurderes samlet regnskapsmessig (totalsystemet), gir korrekt regnskapsmessig presentasjon av virksomheten.

Varige driftsmidler nedskrives til gjenvinnbart beløp når gjenvinnbart beløp er lavere enn eiendelens balanseførte verdi. Gjenvinnbart beløp er den høyeste verdi av den kontantgenererende enhets virkelige verdi fratrukket salgsutgifter og enhetens bruksverdi. Avinor beregner både virkelig verdi og bruksverdi med utgangspunkt i nåverdien av framtidige kontantstrømmer som forventes å oppstå fra eksisterende eiendeler. Bruksverdi

er nåverdien av framtidige kontantstrømmer som forventes å oppstå fra eksisterende eiendeler.

Konsernets virksomhet utøves i sin helhet i Norge, nåverdien av kontantstrømmen estimeres derfor i NOK, deretter foretas det neddiskontering basert på et veid avkastningskrav relevant for Avinors virksomhet. Avkastningskravet tar utgangspunktet i renten på 10 års norske statsobligasjoner som risikojusteres ut i fra Avinors forretningsrisiko. Kostnaden knyttet til gjeldsandelene i det veide avkastningskravet er basert på gjennomsnittlig markedsrente for Avinor. I nåverdiregningen foretatt i 2015 er diskonteringsrente før skatt på 6,9 prosent.

Ved beregning av gjenvinnbart beløp for hele konsernet per 31.12.2015 er virkelige verdi fratrukket salgsutgifter benyttet. Virkelig verdi er beregnet med utgangspunkt i framtidige kontantstrømmer fra virksomheten, inkludert framtidige kapasitetsøkende aktiviteter som OSL Terminal 2 og utvidelse av terminalene på Flesland, Sola og Værnes.

Verdivurderingen er basert på forutsetninger om framtidig utvikling i en rekke parametre. De viktigste forutsetningene som er benyttet ved beregning av gjenvinnbart beløp er (2014 parametre i parentes):

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Passasjervekst	2,5 (1,8)	3,4 (4,3)	3,1 (3,1)	3,0 (2,8)	2,6 (2,6)	2,2 (1,9)
Konsumprisindeks	2,9 (2,0)	2,1 (1,7)	1,6 (2,0)	1,5 (2,0)	1,5 (2,0)	1,5 (2,0)
	2022	2023	2024	2025	2026	2027 - 2031
Passasjervekst	2,1 (2,1)	2,0 (2,0)	2,0 (2,0)	1,9 (2,0)	1,9 (2,0)	1,6-1,9 (1,6 -2,0)
Konsumprisindeks	1,5 (2,0)	1,5 (2,0)	1,5 (2,0)	1,5 (2,0)	1,5 (2,0)	1,5 (2,0)

Det er tett korrelasjon mellom BNP fastlandsnorge og passasjerutvikling. Beregningene forutsetter en realvekst i kostnader.

Beregningene inkluderer antatte investeringer med utgangspunkt i konsernets investeringsplaner, inkludert gjeldende myndighetskrav.

Forventet verdi av drift utover femten år fastsettes som en terminalverdi. I terminalverdien er det forutsatt en null vekst.

Investeringene i terminalverdien er estimert med utgangspunkt i et normalisert investeringsnivå.

Den gjennomførte verditesten av konsernets driftsmidler indikerer ikke at gjenvinnbart beløp er lavere enn bokført verdi per 31.12.2015.

NOTE 18 Finansielle instrumenter etter kategori

Beløp i MNOK

Følgende prinsipper for etterfølgende måling har blitt anvendt for finansielle instrumenter i balansen:

AVINOR AS

	UTLÅN OG FORDRINGER	EIENDELER VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	SUM
Per 31. desember 2015				
Eiendeler				
Konserninterne fordringer	7 711,5			7 711,5
Derivater		4,5	635,0	639,5
Andre finansielle anleggsmidler	124,2			124,2
Kundefordringer	519,7			519,7
Andre fordringer	34,5			34,5
Bankinnskudd, kontanter og lignende	1 630,3			1 630,3
Sum	10 020,2	4,5	635,0	10 659,7

	FORPLIKTELSE VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	ANDRE FINANSIELLE FORPLIKTELSE	SUM
Forpliktelse				
Konsernintern gjeld			2 778,1	2 778,1
Derivater	30,1			30,1
Annen langsiktig gjeld			13 095,6	13 095,6
Leverandørgjeld og annen gjeld			1 633,8	1 633,8
Sum	30,1	0,0	17 507,5	17 537,6

	UTLÅN OG FORDRINGER	EIENDELER VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	SUM
Per 31. desember 2014				
Eiendeler				
Konserninterne fordringer	6 479,9			6 479,9
Derivater		1,7	154,7	156,4
Andre finansielle anleggsmidler	62,6			62,6
Kundefordringer	468,6			468,6
Andre fordringer	58,3			58,3
Bankinnskudd, kontanter og lignende	900,6			900,6
Sum	7 970,0	1,7	154,7	8 126,4

	FORPLIKTELSE VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	ANDRE FINANSIELLE FORPLIKTELSE	SUM
Forpliktelse				
Konsernintern gjeld			1 800,2	1 800,2
Derivater	24,7			24,7
Annen langsiktig gjeld			9 300,0	9 300,0
Leverandørgjeld og annen gjeld			1 551,5	1 551,5
Sum	24,7	0,0	12 651,7	12 676,4

AVINOR KONSERN

	UTLÅN OG FORDRINGER	EIENDELER VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	SUM
Per 31. desember 2015				
Eiendeler				
Derivater		14,7	646,4	661,1
Andre finansielle anleggsmidler	306,0			306,0
Kundefordringer	1 075,3			1 075,3
Andre fordringer	249,9			249,9
Bankinnskudd, kontanter og lignende	1 666,7			1 666,7
Sum	3 297,9	14,7	646,4	3 959,0

	FORPLIKTELSE VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	ANDRE FINANSIELLE FORPLIKTELSE	SUM
Forpliktelse				
Lån fra Staten			2 971,7	2 971,7
Derivater	57,7	80,8		138,5
Annen langsiktig gjeld			14 123,8	14 123,8
Leverandørgjeld og annen gjeld			2 394,4	2 394,4
Sum	57,7	80,8	19 489,9	19 628,4

	UTLÅN OG FORDRINGER	EIENDELER VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	SUM
Per 31. desember 2014				
Eiendeler				
Derivater		9,1	171,9	181,0
Andre finansielle anleggsmidler	188,2			188,2
Kundefordringer	1 199,9			1 199,9
Andre fordringer	157,1			157,1
Bankinnskudd, kontanter og lignende	932,0			932,0
Sum	2 477,2	9,1	171,9	2 658,2

	FORPLIKTELSE VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	ANDRE FINANSIELLE FORPLIKTELSE	SUM
Forpliktelse				
Lån fra Staten			3 416,1	3 416,1
Derivater	41,9	113,7		155,6
Annen langsiktig gjeld			10 522,4	10 522,4
Leverandørgjeld og annen gjeld			2 585,8	2 585,8
Sum	41,9	113,7	16 524,3	16 679,9

For nærmere omtale av kredittverdighet i finansielle eiendeler - se note 3.

NOTE 19 Derivater

Beløp i MNOK

	AVINOR AS			AVINOR KONSERN		
	2015	2014	ENDRING	2015	2014	ENDRING
Eiendeler						
Renteswapper	635,0	154,7	480,3	635,0	154,7	480,3
Valutaterminkontrakter	4,5	1,7	2,8	26,0	26,3	-0,3
Energikontrakter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	639,5	156,4	483,1	661,0	181,0	480,0
Gjeld						
Renteswapper	7,4	14,8	-7,4	88,2	128,5	-40,3
Valutaterminkontrakter	0,0	0,0	0,0	7,0	9,1	-2,1
Energikontrakter	22,7	9,9	12,8	43,3	18,0	25,3
	30,1	24,7	5,4	138,5	155,6	-17,1
Netto endring			477,7			497,1
Spesifikasjon av netto endring:						
Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto (se note 12)			-10,0			-17,6
Valutaterminkontrakter - ført i utvidet resultat			0,0			-5,9
Renteswapper - resultatført som finanskostnad (se note 13)			7,3			-3,4
Renteswapper - ført i utvidet resultat			-2,4			30,5
Valuta-/verdiendring renteswapper			482,8			482,8
Renteswapper - termineringsverdi			0,0			10,7

Alle renteswapper, med unntak av en virkelig verdi sikring, er designert som kontantstrømssikring.

Valutatermin- og energikontraktene defineres ikke som regnskapsmessig sikringinstrument og er klassifisert som kortsiktig eiendel og/eller forpliktelse.

Renteswappene er definert som regnskapsmessig sikringsinstrument og den virkelige verdien av sikringsinstrumentet er klassifisert som langsiktig eiendel eller forpliktelse hvis gjenværende løpetid på sikringsobjektet er mer enn 12 måneder og som kortsiktig eiendel eller forpliktelse hvis gjenværende løpetid på sikringsobjektet er mindre enn 12 måneder. Den ineffektive andelen av sikringen resultatføres.

Nominelt beløp på utestående valutaterminkontrakter per 31. desember 2015 er MNOK 399,1 (2014: MNOK 430,2).

Nominelt beløp på utestående energikontrakter per 31. desember 2015 er MNOK 130 (2014: MNOK 102).

Den nominelle hovedstolen på utestående renteswapper per 31. desember 2015 var MNOK 5.932 (2014: MNOK 3.689).

Per 31. desember 2015 varierte den faste renten fra 1,69 prosent til 5,96 prosent (2014: 3,41 prosent til 5,96 prosent). Den flytende rentesatsen var NIBOR og fast Euro rente.

Gevinster og tap ført i utvidet resultat (note 24) på renteswapper per 31. desember 2015 vil kontinuerlig reverseres i resultatregnskapet inntil banklånene er tilbakebetalt (note 27).

Maksimal eksponering for kredittrisiko på rapporteringstidspunktet er virkelig verdi av derivater klassifisert som eiendeler i balansen.

NOTE 20 Andre finansielle anleggsmidler

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Andre langsiktige fordringer	124,2	62,6	306,0	188,2
Sum	124,2	62,6	306,0	188,2

Andre langsiktige fordringer

Andre langsiktige fordringer er ikke-derivate finansielle eiendeler med fastsatte betalinger som ikke omsettes i et aktivt marked. Virkelig verdi av andre finansielle anleggsmidler er i all vesentlighet lik bokført verdi.

NOTE 21 Kundefordringer, andre kortsiktige fordringer

Beløp i MNOK

KUNDEFORDRINGER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Kundefordringer	520,2	469,5	1 076,3	1 201,6
Nedskrivning for sannsynlig tap på kundefordringer	-0,6	-0,9	-1,0	-1,7
Bokført verdi kundefordringer	519,7	468,6	1 075,3	1 199,9
Årets konstaterte tap på kundefordringer	5,6	0,4	5,6	4,6

ENDRINGEN I AVSETNING FOR TAP ER SOM FØLGER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
IB	0,9	4,0	1,7	5,0
Årets avsetning til sannsynlig tap på krav	5,3	0,0	4,9	1,3
Årets konstaterte tap	-5,6	-0,4	-5,6	-4,6
Reversert tidligere avsetning	0,0	-2,7	0,0	0,0
UB	0,6	0,9	1,0	1,7

Kreditrisiko og valutarisiko vedrørende kundefordringer er nærmere omtalt i note 3.

PER 31.12 HADDE SELSKAPET FØLGENDE FORDELING MELLOM FORFALTE OG IKKE FORFALTE KUNDEFORDRINGER

	SUM	IKKE FORFALT	<30 D	30-60D	60-90D	>90D
2015	520,2	454,9	45,3	4,0	1,2	14,8
2014	469,5	409,1	40,3	1,5	0,3	18,3

PER 31.12 HADDE KONSERNET FØLGENDE FORDELING MELLOM FORFALTE OG IKKE FORFALTE KUNDEFORDRINGER

	SUM	IKKE FORFALT	<30 D	30-60D	60-90D	>90D
2015	1 076,3	922,9	76,5	15,3	21,2	40,4
2014	1 201,6	1 057,9	76,6	4,7	35,9	26,5

SPESIFIKASJON AV KORTSIKTIGE FORDRINGER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Kundefordringer	519,7	468,6	1 075,3	1 199,9
Konserninterne fordringer	140,2	508,6	0,0	0,0
Påløpne ikke fakturerte inntekter	30,4	58,3	105,5	134,0
Forskuddsbetalte driftskostnader	36,2	22,2	53,2	48,3
Andre kortsiktige fordringer	4,1	0,0	144,4	23,1
Sum kortsiktige fordringer	730,6	1 057,7	1 378,4	1 405,3

Virkelig verdi av kortsiktige fordringer er i all vesentlighet lik bokført verdi.

REGNSKAPSFØRT VERDI AV KUNDEFORDRINGER OG ANDRE FORDRINGER I UTENLANDSK VALUTA ER (MNOK)

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Euro	1,2	4,6	91,5	191,5
	1,2	4,6	91,5	191,5

NOTE 22 Kontanter og kontantekvivalenter

Beløp i MNOK

KUNDEFORDRINGER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Kontanter og bankinnskudd	1 630,3	900,6	1 666,7	932,0
Kortsiktig plassering i bank	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum	1 630,3	900,6	1 666,7	932,0

I kontantstrømsoppstillingen omfatter kontanter og kontantekvivalenter følgende:

Kontanter og kontantekvivalenter	1 630,3	900,6	1 666,7	932,0
Kassekreditt	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum	1 630,3	900,6	1 666,7	932,0

Avinor AS har en trekkfasilitet på MNOK 4.000 og en trekkrettighet på MNOK 800 i bank.

Konsernkontosystemet:

Avinor-konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Avinor AS står som konsernkonto innehaver. Dette innebærer at kontantbeholdningene i alle datterselskapene formelt sett er fordringer på Avinor AS, og at disse selskapene er solidarisk ansvarlig for de trekk som Avinor konsernet har gjort.

NOTE 23 Aksjekapital, aksjonærinformasjon, utbytte og resultat

Beløp i MNOK

	ANTALL AKSJER	PÅLYDENDE	AKSJEKAPITAL
Ordinære aksjer	540 010	0,01	5 400,1
Sum	540 010	0,01	5 400,1

Selskapet har betalt ut følgende utbytte på ordinære aksjer:

	2015	2014
NOK 824,9 per aksje i 2013		445,4
NOK 925,9 per aksje i 2014	500,0	
Sum	500,0	445,4

Foreslått utbytte til godkjenning i generalforsamlingen (ikke regnskapsført som forpliktelse per 31.12):

	2015	2014
NOK 925,9 per aksje		500,0
NOK 925,9 per aksje	500,0	
Sum	500,0	500,0

Samtlige aksjer eies av staten ved Samferdselsdepartementet.

NOTE 24 Annen egenkapital ikke resultatført

Beløp i MNOK

AVINOR AS

	PENSJONER	SIKRING	SUM
Balansført verdi 01.01.2014	-56,1	-0,1	-56,2
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-546,2		-546,2
Skatteeffekt	147,5		147,5
Verdiendring kontantstrømsikring		-48,9	-48,9
Skatteeffekt		13,2	13,2
Balansført verdi 31.12.2014	-454,8	-35,8	-490,6
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	489,0		489,0
Skatteeffekt	-132,0		-132,0
Verdiendring kontantstrømsikring		-2,4	-2,4
Skatteeffekt		0,6	0,6
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	-4,4	-0,9	-5,3
Balansført verdi 31.12.2015	-102,2	-38,5	-140,6

AVINOR KONSERN

	PENSJONER	SIKRING	SUM
Balansført verdi 01.01.2014	-16,5	-57,9	-74,6
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-893,0		-893,0
Skatteeffekt	241,1		241,1
Verdiendring kontantstrømsikring		-66,1	-66,1
Skatteeffekt		17,8	17,8
Balansført verdi 31.12.2013	-668,4	-106,2	-774,8
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	1 040,9		1 040,9
Skatteeffekt	-281,0		-281,0
Verdiendring kontantstrømsikring		24,6	24,6
Skatteeffekt		-6,6	-6,6
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	0,5	0,0	0,5
Balansført verdi 31.12.2014	92,0	-88,2	3,6

NOTE 25 Pensjoner

Beløp i MNOK

Ytelsespensjon

Konsernet er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon. Konsernets pensjonsordning tilfredsstiller kravene i denne lov. Pensjonsordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse (Pensjonsloven). Ytelsene er alders-, uføre-, ektefelle og barnpensjon. I tillegg gjelder eventuelt beregningen for ytelser fra 62 år etter Avtalefestet Pensjon (AFP) for statlig sektor.

Pensjonsytelsene samordnes med folketrygdens ytelser og eventuell tidligere opptjent rettighet fra offentlig ordning. Bruttopenisjonene garanteres uavhengig av folketrygdens ytelser (bruttogarantien). Ca. 54 prosent av de ansatte har pensjonsordning som løper fra 62 eller 65 års alder.

Positivt estimatavvik i 2015 (MNOK 1040,9 i konsern og MNOK 489,0 i mor) skyldes endring i de økonomiske forutsetningene og tilførsel av midler.

Risikotabellen K2013 anvendes for død og levealder, men risikotabellen for uføre er basert på risikotabellen K1963*200.

ALDER	FORVENTET LEVEALDER		DØDSSANNSYNLIGHET		UFØRESANNSYNLIGHET	
	MANN	KVINNE	MANN	KVINNE	MANN	KVINNE
20	81	85	0,0237 %	0,0094 %	0,1148 %	0,1724 %
40	82	86	0,0501 %	0,0293 %	0,2638 %	0,5236 %
60	84	87	0,3510 %	0,2383 %	1,4064 %	2,4044 %
80	89	91	3,8661 %	2,5469 %	IA	IA

Årets pensjonskostnad er beregnet som følger:

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Kostnader ved inneværende periodes pensjonsopptjening	176,9	234,1	387,5	383,1
Rentekostnad	95,8	183,4	184,9	273,0
Planendring pensjonsregulering	0,0	-72,3	0,0	-125,0
Planendring levealdersjustring	0,0	-106,6	0,0	-267,9
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	-68,3	-127,0	-134,0	-188,3
Ansattes 2 prosent innskudd	-20,7	-26,9	-45,1	-43,8
Administrasjonskostnader	3,6	4,7	8,0	7,7
Arbeidsgiveravgift	29,0	10,4	62,5	5,6
Årets pensjonskostnad (note 8)	216,2	99,9	463,8	44,2

Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler:

AVINOR AS

	SIKRET	USIKRET	2015 SUM	SIKRET	USIKRET	2014 SUM
Endring brutto pensjonsforpliktelse						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	4 072,9	11,4	4 084,3	5 928,8	9,1	5 937,9
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptjening	177,9	2,7	180,6	236,5	2,3	238,8
Rentekostnad	95,8	0,0	95,8	183,4	0,0	183,4
Planendring - levealdersjustering	0,0	0,0	0,0	-106,6	0,0	-106,6
Planendring - ny uførepensjon	0,0	0,0	0,0	-72,3	0,0	-72,3
Fisjon - Avinor Flysikring AS	0,0	0,0	0,0	-2 366,7	0,0	-2 366,7
Aktuariell gevinster og tap	-411,4	0,0	-411,4	392,4	0,0	392,4
Utbetaling pensjon	-128,2	0,0	-128,2	-122,7	0,0	-122,7
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	3 806,9	14,1	3 821,0	4 072,9	11,4	4 084,3
Endringer brutto pensjonsmidler						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	2 747,5	0,0	2 747,5	4 110,3	0,0	4 110,3
Avkastning på pensjonsmidler	68,3	0,0	68,3	127,0	0,0	127,0
Fisjon - Avinor Flysikring AS	0,0	0,0	0,0	-1 617,0	0,0	-1 617,0
Premieinnbetalinger	161,0	0,0	161,0	277,9	0,0	277,9
Aktuarielle gevinster og tap	-74,6	0,0	-74,6	0,0	0,0	0,0
Aktuariell gevinst- tilførsel midler	91,7	0,0	91,7	-28,0	0,0	-28,0
Utbetaling av pensjoner	-128,2	0,0	-128,2	-122,7	0,0	-122,7
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	2 865,7	0,0	2 865,7	2 747,5	0,0	2 747,5
Netto pensjonsforpliktelse	941,2	14,1	955,3	1 325,4	11,4	1 336,8
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	130,0	0,0	130,0	186,9	0,0	186,9
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	1 071,2	14,1	1 085,3	1 512,3	11,4	1 523,7
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	85,8		85,8	114,3		114,3
Forventet premiebetaling neste år	255,4		255,4	218,0		218,0
Forventet utbetaling neste år	-150,1		-150,1	-129,0		-129,0

AVINOR KONSERN

	SIKRET	USIKRET	2015 SUM	SIKRET	USIKRET	2014 SUM
Endring brutto pensjonsforpliktelse						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	7 804,7	19,5	7 824,2	6 868,2	17,0	6 885,2
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptjening	392,7	3,3	396,0	388,4	2,5	390,8
Rentekostnad	184,9	0,0	184,9	273,0	0,0	273,0
Planendring - levealdersjustering	0,0	0,0	0,0	-267,9	0,0	-267,9
Planendring - ny uførepensjon	0,0	0,0	0,0	-125,0	0,0	-125,0
Aktuariell gevinster og tap .	-853,5	0,3	-853,2	807,6	0,0	807,6
Utbetaling pensjon/fripoliser	-160,6	0,0	-160,6	-139,6	0,0	-139,6
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	7 368,2	23,1	7 391,3	7 804,7	19,5	7 824,1
Endringer brutto pensjonsmidler						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	5 341,6	0,0	5 341,6	4 769,2	0,0	4 769,2
Avkastning på pensjonsmidler	134,0	0,0	134,0	188,3	0,0	188,3
Premieinnbetalinger	302,4	0,0	302,4	440,5	0,0	440,5
Aktuariell gevinster og tap	-112,3	0,0	-112,3	83,2	0,0	83,2
Aktuariell gevinst- tilførsel midler	170,7	0,0	170,7	0,0	0,0	0,0
Utbetaling av pensjoner/fripoliser	-160,6	0,0	-160,6	-139,6	0,0	-139,6
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	5 675,8	0,0	5 675,8	5 341,6	0,0	5 341,6
Netto pensjonsforpliktelse	1 692,4	23,1	1 715,5	2 463,1	19,5	2 482,5
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	231,9	0,0	231,9	347,4	1,6	349,0
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	1 924,3	23,1	1 947,4	2 810,4	21,1	2 831,5
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	123,9		123,9	134,8		134,8
Forventet premiebetaling neste år	263,8		263,8	444,0		444,0
Forventet utbetaling neste år	-163,0		-163,0	-153,0		-153,0

Endringer i forpliktelsen:

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Netto pensjonsforpliktelse 1.1	1 336,8	1 827,6	2 482,5	2 116,0
Resultatført pensjonskostnad (ekskl. pensjonstrekk)	208,0	116,4	446,4	82,7
Premiebetalinger (ekskl adm kostnader)	-164,5	-282,6	-310,4	-448,1
Administrasjonskostnader	3,6	4,7	8,0	7,7
Fisjon - Avinor Flysikring AS	0,0	-749,7	0,0	0,0
Estimatavvik mot utvidet resultat	-428,5	420,4	-911,0	724,4
Netto pensjonsforpliktelse 31.12	955,3	1 336,8	1 715,5	2 482,5
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse				
Estimatavvik	-428,6	1 336,8	-911,0	724,4
Arbeidsgiveravgift på avvik	-60,4	57,0	0,0	99,9
Effekt endring sats arbeidsgiveravgift	0,0	68,7	0,0	68,7
Sum aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	-489,0	1 462,6	-911,0	893,0

Ved beregning av pensjonskostnad og netto pensjonsforpliktelse er en rekke forutsetninger lagt til grunn. Diskonteringsrenten er fastsatt basert på markedet for obligasjoner med fortrinnsrett (OMF).

Den veide gjennomsnittlige durasjon på pensjonsforpliktelsen er 24 år. Lønnsøkning og pensjonsregulering er basert på historiske observasjoner for selskapet.

	2015	2014
Diskonteringsrente	2,70 %	2,40 %
Lønnsvekst i prosent	2,50 %	2,75 %
Pensjonsregulering i prosent	1,75 %	1,75 %
AFP-uttak	15,00 %	15,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate under 50	3,00 %	3,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate over 50	0,20 %	0,20 %

Pensjonsmidler

Premiefastsettelse og beregning av avsetninger til pensjonsytelser for pensjonsordning i SPK foretas etter ordinære aktuarielle prinsipper. Pensjonsordningen er ikke direkte fondsbasert. Utbetalingen av pensjoner er garantert av den norske stat (pensjonslovens §1). Det blir simulert en forvaltning av tildelte pensjonsmidler («fiktivt fond») som om disse midlene er plassert i langsiktige statsobligasjoner.

Pensjonsordningen kan ikke flyttes på samme måte som en privat pensjonsordning og denne beregningen forutsetter at pensjonsordningen videreføres i SPK. I simuleringen legges det til grunn at obligasjonene holdes til tidspunkt for utløp. Pensjonsmidlene verdsettes derfor til pålydende pluss avkastning. SPK har tilført Avinor midler pr 01.01.2015. Midlene dekker netto engangspremie (netto reserveendring) som følge av overgang til forsterket dødlighetstariff og innføring av ny uførepensjon. Det er totalt tilført 170,7 millioner kroner.

Sensitiviteter til pensjonsforpliktelsen:

Sensiviteter til pensjonsforpliktelsen for endringer i de vektete økonomiske forutsetninger er:

Diskonteringsrente: En endring på 1 prosent vil medføre en endring i forpliktelsen på i størrelsesorden MNOK 1.564/-1.188 (2014: MNOK 1.708/-1.406)

En endring på 1 prosent i lønnsvekst vil medføre en endring i forpliktelsen på i størrelsesorden MNOK -735/+640 (2014: MNOK -1.392/1.722)

NOTE 26 Annen avsetning for forpliktelser

Beløp i MNOK

AVINOR AS

	VENTELØNN	SLUTTAVTALER	MILJØ	ANNET	SUM
Balanse 1. januar 2014	11,5	15,5	133,8	0,6	161,4
Avsatt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Reversert	-1,9	-12,7	0,0	0,0	-14,6
Benyttet	-2,4	-2,8	-28,6	-0,4	-34,1
Balanse 1. januar 2015	11,5	15,5	133,8	0,6	161,4
Avsatt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Reversert	-1,9	-12,7	0,0	0,0	-14,6
Benyttet	-2,4	-2,8	-28,6	-0,4	-34,1
Balanse 31. desember 2015	5,3	16,6	96,6	0,0	118,5

AVINOR KONSERN

	VENTELØNN	SLUTTAVTALER	MILJØ	ANNET	SUM
Balanse 1. januar 2014	11,5	17,0	263,9	0,6	293,0
Avsatt	0,0	2,9	6,2	0,0	9,1
Reversert	-1,9	0,0	0,0	0,0	-1,9
Benyttet	-2,4	-4,8	-64,8	-0,4	-72,3
Balanse 1. januar 2015	7,3	15,1	205,3	0,2	227,9
Avsatt	0,0	37,0	0,0	0,0	37,0
Reversert	-0,2	0,0	0,0	0,0	-0,2
Benyttet	-1,8	-7,6	-38,4	-0,2	-48,1
Balanse 31. desember 2015	5,3	44,4	166,9	0,0	216,6

Kortsiktig del av annen avsetning for forpliktelser inngår i annen kortsiktig gjeld. Se note 3

Ventelønn

Avinors styre vedtok 04.12.2003 en vesentlig restrukturering av konsernet, Take-off-05. Dette innebar blant annet en omfattende nedbemanning. Deler av nedbemanningen skjedde gjennom overgang til ventelønn.

I henhold til premissene for selskapsetableringen hadde ansatte i Avinor AS frem til 31.12.2005 rett til ventelønn. Ventelønnsutgifter er forutsatt dekket av selskapet. Hvor lenge man har rett til ventelønn er avhengig av alder og ansiennitet ved fratreden. Avsetning for ventelønn er basert på forventninger om ventelønnsperiode basert på ovennevnte regler.

Sluttavtale flygeledere

Det er inngått avtale med enkeltpersoner om 72 prosent av normal lønn i perioden 60 - 62 år. Etter det vil de gå over i ordinære pensjonsordninger.

Andre sluttavtaler

Dette omfatter frivillige sluttpakker i samsvar med konsernets omstillingspolicy.

Miljø

Det er avsatt for undersøkelser og kartlegging, samt håndtering av forurenset grunn. Se for øvrig note 29.

NOTE 27 Lån

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Langsiktige lån				
Statslån	0,0	0,0	2 971,7	3 416,1
Obligasjonslån	8 856,1	6 243,7	8 856,1	6 243,7
Banklån	3 961,7	3 025,3	4 989,9	4 247,7
Annet	277,8	31,0	277,8	31,0
Sum langsiktig	13 095,6	9 300,0	17 095,5	13 938,5
Kortsiktige lån				
Sertifikatlån	400,0	800,0	400,0	800,0
1. års avdrag langsiktig gjeld	473,0	8,7	994,2	551,9
Sum kortsiktig	873,0	808,7	1 394,2	1 351,9

Alle lån er i NOK.

OPPLYSNINGER OM STATS LÅN, LÅN FRA BANKER	VALUTA	EFFEKTIV RENTE
Statslån	NOK	2,16 %
Obligasjonslån, inkl sertifikatlån	NOK/EUR	3,35 %
Banklån	NOK	3,91 %

Tallene inkluderer tilhørende rentesikringsderivater.

Den effektive rentesatsen er beregnet som et vektet gjennomsnitt ut fra lånenes relative størrelse.

Se note 3 for beskrivelse av renterisiko.

AVDRAGSPROFIL LÅN	2017	2018	2019	2020	2021	DERETTER	SUM
Statslån	444,4	444,4	444,4	444,4	444,4	749,7	2 971,7
Obligasjonslån	0,0	0,0	700,0	450,0	2 880,9	4 825,2	8 856,1
Banklån	204,3	204,7	265,0	325,4	325,8	3 664,7	4 989,9
Annet	11,9	4,6	2,5	2,8	0,0	256,0	277,8

Statslån

Lån regnskapsføres til virkelig verdi på utbetalingstidspunktet. I etterfølgende perioder regnskapsføres lån til amortisert kost ved bruk av effektiv rente. Lånet er delt inn i seks like store gjeldsbrev med forskjellige rentevilkår. Gjeldsbrev en til fem har en rente lik statens utlånsrente til forvaltningsbedrifter (gjennomsnittlig rente på fem års statsobligasjoner i perioden 01.10 - 30.09) med tillegg av 30 rentepunkter. Renten på ett av disse gjeldsbrevene fornyes hvert år. Renten på det siste gjeldsbrevet settes til tre, seks eller tolv måneders NIBOR med tillegg av 20 rentepunkter. Alle rentene betales etterskuddsvis per 31. desember. Lånet skulle opprinnelig nedbetales over 20 år fra og med år 2002. Løpetiden på lånet er senere forlenget slik at siste forfall er i 2024. Første avdrag ble betalt 30. juni 2002.

Obligasjonslån

Lån regnskapsføres til virkelig verdi på utbetalingstidspunktet. I etterfølgende perioder regnskapsføres lån til amortisert kost ved bruk av effektiv rente.

Utestående obligasjonslån pr.31.12.2015 fordeler seg som følger:

- Lån pålydende MNOK 400, forfall 20. mai 2016, rente 6,56 prosent
- Lån pålydende MNOK 450, forfall 8. mai 2020, rente 3,75 prosent
- Lån pålydende MNOK 2.000, forfall 8. mai 2028, rente 4,45 prosent
- Lån pålydende MEUR 300, forfall 20. mars 2021, rente 1,75 prosent
- Lån pålydende MNOK 700, forfall 30. oktober 2019, rente 3 måneders NIBOR pluss 0,37 prosent
- Lån pålydende MEUR 300, forfall 29. april 2025, rente 1,00 prosent

Banklån

Lån regnskapsføres til virkelig verdi på utbetalingstidspunktet. I etterfølgende perioder regnskapsføres lån til amortisert kost ved bruk av effektiv rente. Avinor AS tok i 2011 opp et lån på MNOK 1500 i Den Nordiske Investeringsbank (NIB). Lånet ble utbetalt i desember 2011 og har løpetid på 20 år med 8 års avdragsfrihet. I 2012 tok Avinor AS opp ytterligere et lån på MNOK 1525,3 i Den Europeiske Investeringsbanken. Lånet ble utbetalt i juni 2012 og har 16 års løpetid med 4,5 års avdragsfrihet. Avinor AS tok i 2015 opp et lån på MNOK 1000 i Den Nordiske Investeringsbank (NIB). Lånet ble utbetalt i november 2015 og har løpetid på 20 år med 8 års avdragsfrihet. Avinors Parkeringsanlegg AS, Flesland Eiendom AS, Værnes Eiendom AS, Sola Hotel Eiendom AS, Hotell Østre AS og Flyporten AS har avgitt negativ pantsettelseserklæring. I henhold til vedtektene er det ikke anledning til å stille pant i eiendeler knyttet til basisvirksomheten i konsernet.

Trekkrettighet

Konsernet har en utnyttet trekkrettighet i bank på MNOK 4000,0 til flytende rente, med utløp i 2020. Konsernet kan anmode om å utvide løpetiden, dette fordrer aksept fra deltakende banker. Videre har konsernet utnyttet trekkrettighet i bank på MNOK 800,0 til flytende rente under gjeldende hovedbankavtale.

Sertifikatlån

Avinor har i løpet av 2015 tatt opp flere sertifikatlån, utestående pr 31.12.2015 var MNOK 400,0.

NOTE 28 Annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Feriepenger	135,1	184,0	296,2	295,0
Forskudd fra kunder	135,9	60,8	180,9	131,5
Lønn og sosiale kostnader	46,7	49,5	118,4	116,4
Periodisering drifts- og investeringskostnader	369,8	416,8	1 017,9	776,9
Konsernintern gjeld	2 778,1	1 800,2	0,0	0,0
Øvrig kortsiktig gjeld	530,7	414,1	559,1	434,1
Sum	3 996,3	2 925,4	2 172,5	1 753,9

NOTE 29 Betingede utfall og usikre forpliktelser

Forsvaret

Det foreligger en samarbeidsavtale mellom Forsvaret og Avinor med tilhørende lokale avtaler om fordeling av ansvar og utgifter på lufthavner hvor begge parter har aktivitet.

Basert på mandat fra Samferdselsdepartementet og Forsvarsdepartementet er det inngått en samarbeidsavtale som ble godkjent av regjeringen i februar 2011, med virkning fra 1.1.2010. Avtalen fastsetter prinsipper for fordeling av investerings- og driftsutgifter mellom partene. Den praktiske gjennomføringen av avtalen, herunder beregning av betalingsstrømmer mellom partene, er ikke gjennomført. Det er derfor usikkerhet knyttet til de totaløkonomiske konsekvenser for avregningene fra og med 2010. Partene har arbeidet med ferdigstilling av lokale avtaler, uten å komme til enighet. Forsvaret har formelt brutt forhandlingene for avregningene for årene 2010-2014.

Regjeringsadvokaten har i brev av 11.03.2009 konkludert med at Avinor skal betale Forsvaret vederlag for bruksretten til grunnarealer på Værnes (Trondheim lufthavn) og Flesland (Bergen lufthavn). Grunnlaget for vederlaget skal fastsettes ved rettslig skjønn. Rettslig skjønn for Værnes forelå 13. august 2015 og innebærer et engangsvederlag på 256 millioner kroner eller ett årlig leiebeløp på 18 millioner kroner. Det antas at dette skjønnet vil være førende for skjønnet på Flesland, som forventes å foreligge i 2016.

Ytre miljø

Det er konstateret at det ved flere lufthavner er spredning av miljøavgiften PFAS (brannskum). Det er gjennomført risikovurderinger av mulige skader disse forurensningene har for menneskelig helse og naturmiljø. Det arbeides med å avklare omfanget av

tiltak som er nødvendig å gjennomføre. De økonomiske konsekvensene av dette arbeidet er avhengig av omfang av lokaliteter som det må gjøres tiltak på, samt myndighetskrav og tilgjengelige tiltaksmetoder. På Oslo Lufthavn er det iverksatt tiltak ved brannøvningsfeltet der med rensning av vann høsten 2015. Se note 26.

Forsvarets flystasjoner

Stortinget har besluttet at Bodø hovedflystasjon skal nedlegges, mens Evenes skal bli framskutt base for kampfly i nord. Regjeringen har besluttet at Evenes ikke skal etableres som framskutt base før etter 2020. Bodø skal fungere som framskutt base etter nedleggelsen av Bodø hovedflystasjon, fram til nytt kampfly er innført og har overtatt beredskapsoppgavene som dagens kampfly i dag har. Avinor skal overta driften av Bodø fra 1. august 2016. Overtakelsesprosessen er startet, og vil medføre finansielle konsekvenser for Avinor både med hensyn til framtidige investeringer i varige driftmidler samt løpende driftskostnader. Forsvarssjefen har gjennom sitt fagmilitære råd høsten 2015, anbefalt nedleggelse av av Andøya flystasjon, og etablering av hovedbase for overvåking/fremskutt base for kampfly på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Dersom disse anbefalingene blir tatt til følge, vil det kunne innebære endringer i driftsansvaret ved Andøya og Bardufoss.

Innflygningskontrolltjenester til Rygge, Sandefjord og Skien lufthavner

Avinor har krevd vederlag for innflygningskontrolltjenester for Rygge, Sandefjord og Skien lufthavner. I henhold til dom i Sandefjord tingrett har Avinor Flysikring AS leveringsplikt uten at tjenestemottaker har korresponderende betalingsplikt. Dommen er anket og ventes behandlet i 2016.

NOTE 30 Forpliktelser

Beløp i MNOK

Morselskap og konsern har inngått kontrakter per balansedag for investeringer som ikke er medtatt i årsregnskapet.

Inngåtte forpliktelser er som følger:

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2015	2014	2015	2014
Varige driftsmidler	929,1	1 175,6	2 131,7	4 419,9
Sum	929,1	1 175,6	2 131,7	4 419,9

NOTE 31 Nærstående parter

Beløp i MNOK

Samferdselsdepartementet

Som eier av Avinor AS er staten ved Samferdselsdepartementet (SD) en nærstående part. Avinor konsernet har et langsiktig lån fra Staten.

SD har overordnet myndighet knyttet til strukturen på flyplassnettet og luftfartsavgiftene.

En eventuell nedleggelse av en lufthavn eller andre vesentlige endringer i lufthavnstrukturen skal forelegges SD. Endelig avgjørelse tas av Stortinget.

Takstregulativet som bestemmer satser på luftfartsavgifter skal godkjennes av SD.

Konsernselskap

Mellomværende med selskap i samme konsern

AVINOR AS PER 31.12.2015

	AVINOR FLYSIKRING AS	OSLO LUFTHAVN AS	AVINORS PARKERINGS- SELSKAP AS	FLESLAND EIENDOM AS	VÆRNES EIENDOM AS	SOLA HOTEL EIENDOM AS	HELL EIENDOM AS
Lån til foretak i samme konsern	0,0	7 571,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fordringer	95,6	25,1	25,4	0,3	0,2	0,2	0,2
Sum fordringer	95,6	7 596,4	25,4	0,3	0,2	0,2	0,2
Annen kortsiktig gjeld	574,1	147,9	120,4	80,6	55,8	81,2	16,7
Sum gjeld	574,1	147,9	120,4	80,6	55,8	81,2	16,7

AVINOR AS PER 31.12.2015 FORTS.

	AVINOR UTVIKLING AS	HOTELL ØSTRE AS	FLYPORTEN AS	HOTELL ØSTRE TOMTE- SELSKAP AS	FLYPORTEN TOMTE- SELSKAP AS	OSLO LUFTHAVN TELE & DATA AS	SUM
Lån til foretak i samme konsern	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7 571,3
Fordringer	-8,5	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	140,2
Sum fordringer	-8,5	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	7 711,5
Annen kortsiktig gjeld	1488,2	23,5	8,2	146,2	35,3	0,0	2 778,1
Sum gjeld	1 488,2	23,5	8,2	146,2	35,3	0,0	2 778,1

AVINOR AS PER 31.12.2014

	AVINOR FLYSIKRING AS	OSLO LUFTHAVN AS	OSLO LUFTHAVN EIENDOM AS	AVINORS PARKERINGS- SELSKAP AS	FLESLAND EIENDOM AS
Lån til foretak i samme konsern	0,0	5 971,3	0,0	0,0	0,0
Fordringer	6,6	474,9	1,6	24,4	0,3
Sum fordringer	6,6	6 446,2	1,6	24,4	0,3
Annen kortsiktig gjeld	312,0	1 085,0	89,8	75,3	78,6
Sum gjeld	312,0	1 085,0	89,8	75,3	78,6

AVINOR AS PER 31.12.2014 FORTS.

	VÆRNES EIENDOM AS	SOLA HOTEL EIENDOM AS	HELL EIENDOM AS	SUM
Lån til foretak i samme konsern	0,0	0,0	0,0	5 971,3
Fordringer	0,3	0,3	0,2	508,6
Sum fordringer	0,3	0,3	0,2	6 479,9
Annen kortsiktig gjeld	55,1	88,0	16,4	1 800,2
Sum gjeld	55,1	88,0	16,4	1 800,2

Ansvarlig lånekapital til Oslo Lufthavn AS utgjør MNOK 1 371,3 per 31.12.2015. Det er ikke betalt avdrag på lånet. Renten på lånet har vært fastsatt som gjennomsnittet av 12 måneders NIBOR per 15.02, 15.05, 15.08 og 15.11 hvert år. I tillegg har det vært lagt på en margin på 1,5 prosentpoeng. Lån til finansiering av utbygging av terminal 2 (T2) på Oslo Lufthavn AS utgjør MNOK 6.200,0 per 31.12.2015. Renter har vært basert på Avinor's innlånsrente. Det har ikke vært betalt avdrag på lånet. Det er belastet en festeavgift på MNOK 421,4 mellom Avinor AS og Oslo Lufthavn AS.

NOTE 32 Hendelser etter balansedagen

Oslo Lufthavn AS er fusjonert med Avinor AS med regnskapmessig virkning fra 01.01.2016.

ERKLÆRING FRA STYRET OG KONSERNSJEF

Vi erklærer etter beste overbevisning at årsregnskapet for perioden 1. januar til 31. desember 2015 er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og at opplysningene i regnskapet gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet.

Vi erklærer også at årsberetningen gir en rettviseende oversikt over utviklingen, resultatet og stillingen til selskapet og konsernet, sammen med en beskrivelse av de mest sentrale risiko- og usikkerhetsfaktorer selskapet og konsernet står overfor.

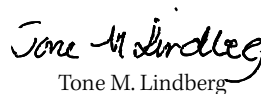
Oslo, 30. mars 2016
Styret i Avinor AS



Ola Mørkved Rinnan
Styrets leder



Ola H. Strand
Nestleder



Tone M. Lindberg



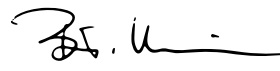
Eli Skrovset




Mari Thjømøe



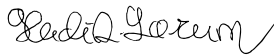
Herlof Nilssen



Bjørn Tore Mikkelsen



Per Erik Nordsveen



Heidi Anette Sørum



Grete Ovnerud



Dag Falk-Petersen
Konsernsjef

REVISORS BERETNING



Statsautoriserte revisorer
Ernst & Young AS

Dronning Eufemias gate 6, NO-0191 Oslo
Oslo Atrium, P.O.Box 20, NO-0051 Oslo

Foretaksregisteret: NO 976 389 387 MVA
Tlf: +47 24 00 24 00
Fax: +47 24 00 29 01
www.ey.no
Medlemmer av den norske revisorforening

Til generalforsamlingen i
Avinor AS

REVISORS BERETNING

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Avinor AS, som består av selskapsregnskap og konsernregnskap. Selskapsregnskapet og konsernregnskapet består av balanse per 31. desember 2015, resultatregnskap, utvidet resultat, oppstilling over endringer i egenkapital og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Styrets og konsernsjefs ansvar for årsregnskapet

Styret og konsernsjef er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU, og for slik intern kontroll som styret og konsernsjef finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette årsregnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder International Standards on Auditing. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og planlegger og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og opplysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for selskapets utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettviseende bilde. Formålet er å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. En revisjon omfatter også en vurdering av om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimaterne utarbeidet av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon om selskapsregnskapet og vår konklusjon om konsernregnskapet.



2

Konklusjon

Etter vår mening er årsregnskapet for Avinor AS avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets finansielle stilling per 31. desember 2015 og av deres resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU.

Uttalelse om øvrige forhold

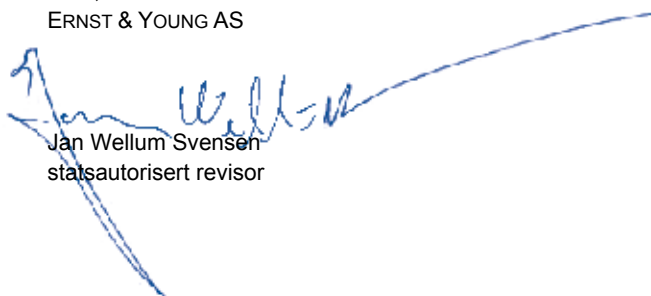
Konklusjon om årsberetningen og om redegjørelser om foretaksstyring og samfunnsansvar

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen og i redegjørelsene om foretaksstyring og samfunnsansvar om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til disponering av resultatet er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at styret og konsernsjef har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringskikk i Norge.

Oslo, 30. mars 2016
ERNST & YOUNG AS



Jan Wellum Svensen
statsautorisert revisor

AVINORS RAPPORTERING

Kvartalsrapporter og årsrapporter

Avinor publiserer virksomhetsrapporter årlig og kvartalsvis. Kvartalsrapportene viser hovedtall og regnskap, samt en kortfattet beretning om finansielle forhold. Avinors kvartalsrapporter og årsrapporter er tilgjengelige på Avinors nettsider.

§10-planen

§10 i Avinors vedtekter sier at styret hvert år skal utarbeide en rapport til Samferdselsdepartementet om selskapets samlede virksomhet, som også inneholder planer for fremtiden. Dokumentet er offentlig tilgjengelig og kalles §10-planen. Minst hvert fjerde år – én gang per stortingsperiode – danner Avinors §10-plan grunnlag for en melding til Stortinget om Avinors virksomhet.

Avinors bidrag til nasjonal transportplan 2018–2027

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk. Den legger grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv bruk av virkemidler og styrket samspill mellom transportformene. NTP blir behandlet i Transport- og kommunikasjonskomiteen, som legger sin innstilling fram for Stortinget. Infrastrukturen for luftfarten er en del av meldingen, som er å finne på www.ntp.dep.no.

Avinor har ansvar for de 46 statlig eide lufthavnene og flysikringstjenesten for sivil og militær luftfart i Norge. Dette nettverket binder Norge sammen - og Norge sammen med verden.

Avinor er en drivkraft i miljøarbeidet i luftfarten og en pådriver for å redusere de samlede klimagassutslippene fra norsk luftfart. Selskapet har en ledende rolle i arbeidet med utvikling og leveranse av biodrivstoff til fly.

Avinor bidrar hvert år til en sikker og effektiv reise for omkring 50 millioner flypassasjerer. Om lag halvparten reiser til og fra Oslo Lufthavn.

Over 3.000 medarbeidere har ansvar for å planlegge, bygge ut og drive et samlet lufthavn- og flysikringssystem. Avinor finansieres gjennom luftfartsavgifter og salg på flyplassene.



AVINOR AS
Org.nr. 985 198 292
Dronning Eufemias gate 6
0191 Oslo

Postboks 150
2061 Gardermoen

avinor.no

