

Vi binder Norge sammen

- og Norge sammen med verden



ÅRET 2016

---

**50 800 000**

PASSASJERER

**704 000**

AVGANGER OG  
LANDINGER

**3 074**

ANSATTE



**300 000**

PASIENTREISER

**87 PROSENT**

PUNKTLIGHET

# Våre resultater

Driftsinntekter  
lufthavnvirksomhet

# 9 675

MILLIONER KRONER

Driftsinntekter  
flysikringstjeneste

# 1 991

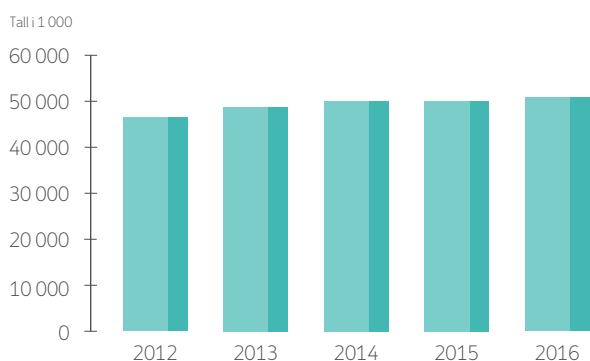
MILLIONER KRONER

Resultat  
etter skatt

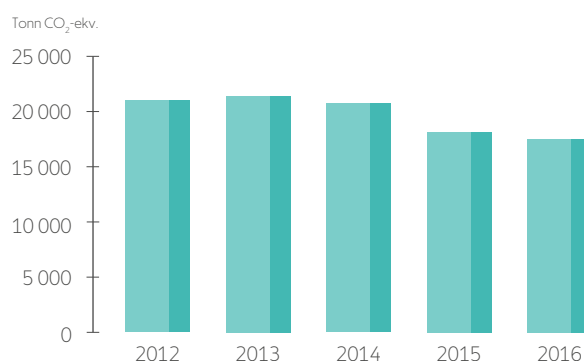
# 1 029

MILLIONER KRONER

ANTALL FLYPASSASJERER



AVINORS EGNE KONTROLLERBARE KLIMAGASSUTSLIPP



MILLIONER KRONER	2016	2015	2014	2013	2012
Driftsinntekter lufthavnvirksomhet	9 674,9	9 424,1	9 561,5	9 001,1	8 255,8
Driftsinntekter flysikringstjeneste	1 990,8	2 087,6	2 014,8	1 897,3	1 837,1
Sum driftsinntekter konsern	10 788,1	11 989,4	10 671,0	9 977,6	9 152,1
EBITDA Konsern	3 520,7	4 691,8	3 648,3	2 993,0	2 918,2
Resultat etter skatt	1 028,6	2 449,0	1 398,7	890,9	854,7
Antall flypassasjerer (tall i 1 000)	50 803	50 025	50 107	48 799	46 511
Antall flybevegelser (tall i 1 000)	704	724	738	731	669

# Innhold

Om Avinor	6
Klar for nye utfordringer	8
Styrets årsberetning 2016	11
Eierstyring og selskapsledelse	16
Samfunnsansvar	20
Oversikt over indikatorer	52
Konsernledelsen	58
Styret	59
Resultatregnskap	62
Utvidet resultat	63
Balanse	64
Oppstilling over endringer i egenkapital	66
Kontantstrøm	68
Noter til regnskapet	70
Erklæring fra styret og konsernsjef	118
Revisors beretning	119

Avinors års- og samfunnsansvarsrapport 2016 er konsernets samlede rapport på drift, økonomi og samfunnsansvar. Det er andre gang konsernet presenterer en samlet rapport. Samfunnsansvaret er integrert i Avinors strategiske planlegging og i styringen av konsernet, det er ikke en separat del av virksomheten. Før 2015 ble arbeidet med miljø- og samfunnsansvar presentert i egne rapporter.

Avinors arbeid med samfunnsansvar bygger på forventningene som stilles til arbeidet i Avinors vedtekter og i Regnskapslovens § 3-3c. 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. Avinor rapporterer på samfunnsansvar i henhold til prinsippene i Global Reporting Initiative (G4/Core).

Styrets årsberetning, kapitlet om eierstyring og selskapsledelse, samt årsregnskap og noter er de delene av rapporten som er underlagt revisjonsplikt og som formelt omfattes av revisors beretning.

# 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.



## 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

Flysikringstjenesten er organisert i et eget selskap, heleid av Avinor - Avinor Flysikring AS. Flysikring inkluderer underveis-tjenester, innflygningskontrolltjenester og tårnkontrolltjenester, samt flynavigasjonstjenester og tekniske driftstjenester. Avinor Flysikring AS har ansvaret for flysikring i norsk luftrom og yter tjenester til både sivil og militært luftfart. Denne rapporten omfatter også flysikringstjenesten.

Avinor samarbeider med Forsvaret på 11 lufthavner, 9 av disse er Avinor-lufthavner (Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø, Andøya, Harstad/Narvik, Bardufoss, Lakselv). I tillegg kommer Ørland flystasjon, som er rent militær, og Rygge, som pr i dag også kun har militær aktivitet og allmennflyging.

I Avinors strategiske plan for 2014-2020 er det definert fire overordnede mål for virksomheten:

- **SAMFUNN**  
Avinor skal bidra til å styrke landets og regionenes konkurransekraft og samtidig ta et aktivt ansvar for de miljømessige og samfunnsmessige konsekvensene av virksomheten
- **KUNDE**  
Avinor skal levere gode tjenester med høy sikkerhet, driftsstabilitet og effektivitet
- **ØKONOMI**  
Avinor skal sikre en tilfredsstillende avkastning på investert kapital, samt sikre virksomhetens investerings- og finansieringsvegne gjennom en balansert kapitalstruktur
- **MENNESKER, LÆRING OG UTVIKLING**  
Avinor skal være et sterkt og samlet konsern med kunden i fokus

Sikkerhet har høyeste prioritet i Avinor. Det var ingen alvorlige luftfartshendelser der Avinor var en medvirkende part i 2016. Det var én luftfartsulykke uten personskader der Avinor medvirket til årsaken<sup>1)</sup>.

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

Det samlede antall passasjerer som reiste til eller fra Avinors lufthavner (rute, charter og offshore) var 50,8 millioner i 2016, en økning på 1,6 prosent fra 2015. Utlandstrafikken økte med 2,6 prosent sammenlignet med året før, mens innlandstrafikken økte med 1,2 prosent.

Oslo lufthavn er navet i luftfarts-Norge og knutepunkt for trafikken mellom Norge og utlandet. Denne lufthavnen står

## 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 drøyt 70 prosent av all utlandstrafikk. Stavanger, Bergen og Trondheim har også betydelig direkte utlandstrafikk. Det er også utlandstrafikk på noen andre lufthavner: Tromsø, Bodø, Harstad/Narvik, 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. I henhold til trafikkprognosene vil det være behov for en tredje rullebane på Oslo lufthavn om lag i 2030. Det vil trolig også bli behov for en andre rullebane på Bergen lufthavn omkring 2040.

Oslo lufthavn har to parallelle rullebaner som måler henholdsvis 3 600 og 2 950 meter. På de øvrige større lufthavnene er banelengdene mellom 2 600 og 3 000 meter, noe som betyr at de kan brukes av større jetfly. 27 av Avinors 46 lufthavner er kortbane-lufthavner, med rullebaner mellom 800 og 1 200 meter. Disse trafikkeres av mindre fly av typen Bombardier Dash 8, ambulansefly og privatfly. Disse 27 små lufthavnene har stor betydning for opprettholdelsen av bosetting og næringsliv i distriktene.

alene for over halvparten av flytrafikken og over 70 prosent av utlandstrafikken ved Avinors lufthavner. Overskuddet fra Oslo lufthavn er sentralt for finansieringen av nettverket av lufthavner spredt over hele landet. På Oslo lufthavn var antall passasjerer 25,8 millioner, en økning på 4,5 prosent sammenliknet med 2015.

28 av Avinors lufthavner hadde en økning i antall passasjerer i 2016, 18 hadde nedgang. Stavanger fikk redusert trafikken med 6,8 prosent. Dette har sammenheng med lavkonjunkturen i olje- og gassindustrien.

Det ble gjennomført i alt 704 419 avganger og landinger samlet for Avinors lufthavner i 2016, ned 2,7 prosent fra året før. Økningen i antall passasjerer i 2016 har med andre ord sammenheng med flere passasjerer per fly, ikke økning i antall avganger og landinger.

Antall overflygninger i norsk luftrom steg med 7,8 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 luftfartsavgiftene. Samferdselsdepartementet er overordnet myndighet for norsk luftfart, og fastsetter også Luftfartstilsynets regelverk som har konsekvenser for Avinors drift. Avinors hovedkontor ligger i Oslo.

1) Kollisjon mellom et helikopter og bil, uten personskade, med store materielle skader.

Konsernsjefen har ordet

## Klar for nye utfordringer!

Luftfart knytter Norge sammen – og Norge sammen med verden. Et velfungerende luftfartssystem er avgjørende for utviklingen av det norske samfunnet. Både nasjonale og internasjonale prognoser varsler om fortsatt vekst i flytrafikken i årene framover. Dette har blant annet sammenheng med økt global handel, turisme og en raskt voksende middelklasse i Asia, Latin-Amerika og Afrika.

På mange av våre lufthavner har veksten vært betydelig de siste årene. Landets hovedflyplass har være fylt til trengsel i toptimene, og på Bergen lufthavn har køene til tider strukket seg langt utenfor terminalen i morgenrushet. Utviklingen var ventet, og i tråd med de analyser av framtidig kapasitetsbehov vi årlig gjennomfører. Og endelig, den 27. april er det offisiell åpning av nye Oslo lufthavn med betydelig økt kapasitet, og 17. august åpner vi en helt ny terminal i Bergen.

Kollektivtilbudet i tilbringertjenesten i Bergen blir også dramatisk forbedret, med direkte overgang til bybanen fra den nye terminalen. Oslo lufthavn har allerede europarekord i kollektivandel i tilbringertjenesten – over 70 prosent av passasjerene våre reiser kollektivt til og fra lufthavnen. De nye terminalene i Oslo og Bergen ivaretar også hensynet til universell utforming i alle bygg og installasjoner. Etter hvert vil alle Avinors lufthavner være universelt utformet i henhold til gjeldende regelverk.

En viktig del av samfunnsoppdraget til Avinor er å sørge for tilstrekkelig kapasitet. De som har behov for å reise med fly, skal få mulighet til å gjøre det på en sikker, effektiv og mest mulig miljøvennlig måte. De store kapasitetsutvidelsen vi nå gjennomfører i Oslo og Bergen skal bidra til å ivareta samfunnsoppdraget. Og i årene framover vil vi stå overfor nye store utfordringer. Vi bygger ut i Stavanger og Tromsø, og vi har fått oppdraget om å flytte lufthavnen i Bodø. Videre vurderes en helt ny lufthavn på Helgeland. På Oslo lufthavn planlegges det for økt kapasitet på non-schengenområdet, og om noen år vil det være behov for en tredje rullebane. Arbeidet for å kunne ivareta denne etterspørselen igangsettes for å sikre nødvendig framdrift.

Med våre store oppgaver og utfordringer har Avinor konstant behov for å modernisere og effektivisere virksomheten. Konsernet gjennomfører derfor et stort program for fortsatt å være et effektivt, moderne og konkurransekraftig selskap som skal møte framtidens utfordringer. Programmet gjennomføres i henhold til plan, og vil ved utløpet av 2018 blant annet ha redusert kostnadene i konsernet med 1,5 mrd kroner.

Vi arbeider kontinuerlig med å forbedre kundeopplevelsen, og har som mål å bli blant Europas beste leverandører. Vi har økt kapasiteten i sikkerhetskontrollen på alle de største lufthavner, utvidet terminalene, lagt til rette for automatiserte løsninger for både innsjekk, bagasjehåndtering, billettkontroll og ombordstigning. Videre er nye serveringsfasiliteter og mulighet for handel utvidet på flere lufthavner, barnefamilier gis egne tilbud og vi introduserer forenklede og mer kundevennlige løsninger for parkering.

Utslipp av klimagasser er en stor utfordring, også for luftfarten. I dag står den for omkring 2 prosent av de totale klimagassutslippene globalt, og 5 prosent i Norge, inkludert utlandstrafikken. Dette tar vi på største alvor, og Avinor samarbeider tett med flyselskapene for reduserte utslipp. Utviklingen av enda mer drivstoffjerrige fly, introduksjon av jet biodrivstoff - og etter hvert også elektriske fly i passasjertrafikken, vil bidra til å avhjelpe disse utfordringene. Avinor er, og skal fortsatt være, en sterk pådriver for å finne løsninger som sikrer at næringen utvikler og anvender gode miljø- og klimaløsninger.



En viktig del av samfunnsoppdraget til Avinor er å sørge for tilstrekkelig kapasitet. De som har behov for å reise med fly, skal få mulighet til å gjøre det på en sikker, effektiv og mest mulig miljøvennlig måte.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dag Falk-Petersen'.

Dag Falk-Petersen  
Konsernsjef





# Styrets årsberetning 2016

- Nye Oslo lufthavn og ny terminal på Bergen lufthavn innenfor timeplan og vedtatt kostnadsramme
- Sikker og stabil drift samtidig med høy utbyggingsaktivitet
- Konsernets moderniseringsprogram hadde god framdrift i 2016 og innfridde med god margin
- Avinor Flysikring AS vant internasjonal anbudskonkurranse om flygekontroll og flynavigasjonstjenester ved Sandefjord lufthavn Torp
- Avinor Oslo lufthavn verdens første internasjonale lufthavn som kan levere biodrivstoff til alle flyselskap som tanker der
- Driftsresultatet (EBIT) 1 758 millioner kroner
- Overtatt ansvaret for lufthavndriften på Bodø lufthavn som konsekvens av opprettelsen av ny kampflybase for Forsvaret på Ørland.

## HOVEDTREKK

(Fjorårets tall i parentes)

Flytrafikken i 2016, målt i antall passasjerer over Avinors lufthavner, økte med 1,6 prosent. Oslo lufthavn økte med 4,5 prosent, mens Stavanger lufthavn hadde en reduksjon på 6,8 prosent. Trafikken på øvrige lufthavner var samlet sett på samme nivå som i 2015. Svakere konjunkturer innenfor olje og gass har spesielt rammet innenriks flytrafikk og offshore helikoptertrafikk på Vestlandet. Det forventes en vekst i flytrafikken i 2017, men usikkerheten i den samfunnsøkonomiske utviklingen kan påvirke bildet.

Siste reisevaneundersøkelse viste at for første gang blir det gjort flere fritidsreiser enn forretningsreiser med fly innlands. Turistene inntar Norge i økende grad. Veksten de siste to årene kommer i hovedsak fra utlendingers reiser til Norge.

Til tross for høy utbyggingsaktivitet og samtidig løpende drift, ble sikker og stabil drift opprettholdt i 2016. Gjennomsnittlig punktlighet og regularitet siste 12 måneder utgjorde henholdsvis 87 prosent og 99 prosent. Det har i 2016 vært én luftfartsulykke hvor Avinor har vært medvirkende part.

Konsernets driftsinntekter i 2016 utgjorde 10 788 millioner kroner (11 989 millioner kroner) med et resultat etter skatt på 1 029 millioner kroner (2 449 millioner kroner). Resultatet i 2015 var positivt påvirket av en engangsgevinst ved salg av eiendom.

De nye terminalområdene, inklusive underliggende infrastruktur, på Oslo lufthavn ble satt i teknisk prøvedrift 1.12.2016 med en påfølgende planmessig opptrapping av passasjervolum og flybevegelser på de nye anleggene. Gjenstående byggearbeider er å ferdigstille sammenkobling med den gamle terminalen samt de kommersielle arealer. Alt ligger til rette for et komplett og ferdigstet anlegg til offisiell åpning 27.04.2017. Prosjektet vil bli sluttført innenfor timeplan og vedtatt kostnadsramme.

Ny terminal på Bergen lufthavn skal etter planen åpne 17.08.2017. Prosjektets milepælsplan viser at dette målet forventes nådd innenfor vedtatt kostnadsramme.

Konsernets moderniseringsprogram hadde god framdrift i 2016 og innfridde med god margin målet på 300 millioner kroner i effektivisering og kostnadsbesparelser. Målsatt kostnadsbesparelse samlet sett er 600 millioner kroner per år fra 2018 i forhold til konsernets tidligere finansielle langtidsplan (baseline). Målsatt akkumulert besparelse i perioden 2015 – 2018 er 1,5 milliarder kroner.

For å styrke framtidig beredskap, skape attraktive arbeidsplasser, effektivisere driften samt unngå nye anleggsinvesteringer i tårnbygg, er Remote Services etablert som enhet i Avinor Flysikring AS. Remote Services' mandat er å utvikle, implementere og

kommersialisere fjernstyrte tårntjenester. Kongsberg Defence & Aerospace er samarbeidspartner og systemleverandør til utviklingsprosjektet. Et fjernstyrt tårnsenter er under bygging i Bodø med målsetting om at 15 tårn skal være i operativ drift innen utgangen av 2020. Prosjektet er banebrytende innenfor fysikringstjeneste og det er teknisk, økonomisk og regulatorisk risiko knyttet til framdrift. Prosjektet følger milepælplan.

Som en del av omstillingen innenfor luftforsvaret, overtok Avinor 1.08.2016 lufthavndriften ved Bodø lufthavn fra Forsvaret. I den forbindelse har Avinor lagt opp til en driftsmodell med eksterne leveranser av brann- og redningstjeneste, banevedlikehold og elektro. Driftsmodellen skal ivareta sikker, stabil og skalerbar drift som også dekker Forsvarets midlertidige og varierende behov fram til utfasing av F16 etter 2020.

Spørsmålet om ny lufthavn i Bodø legges fram i forbindelse med Nasjonal transportplan i første halvår 2017. Forsvarsbygg har utredet en samlet statlig eiendomstrategi for arealene. Utredningen viser en mulig modell for deling av finansieringen mellom Avinor, verdier fra eiendommene og en ekstern finansieringskilde. Avinor har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet foretatt en fornyet gjennomgang av forutsetningene for etablering av en ny lufthavn. Kostnadene for en ny lufthavn er anslått til mellom 4,5 og 5,0 milliarder kroner (2016-verdi). Avinors del av finansieringen er anslått i nivå 1,5 milliarder kroner. Regjeringen har tilkjennegitt at man i Nasjonal transportplan 2018 - 2029 vil gå inn for å bygge ny lufthavn i Bodø og bidra med 2,2 milliarder kroner.

Oslo lufthavn befestet i 2016 sin posisjon som det største flyfraktmarkedet i Norden. Norsk havbruksnæring opplever sterk vekst i internasjonale markeder i Asia, Afrika og USA, og Emirates, Cargolux og AirBridge Cargo har etablert nye fraktruter. Det er utviklet et skisseprosjekt for etablering av et flyfrakt sjømatcenter som legger til rette for en industrialisert logistikk og distribusjon for norsk sjømatnæring.

Etter internasjonal konkurranse ble Avinor Fysikring AS i september 2016 valgt som leverandør av flygekontroll og flynavigasjonstjenester ved Sandefjord lufthavn, Torp for fem år. Tildeling av denne kontrakten demonstrerer Avinor Fysikrings gode tjenesteleveranse til en konkurransedyktig pris. Samtidig er det oppnådd enighet med Forsvaret om å drive fysikringstjenester ved Rygge militære lufthavn.

Avinor har som målsetting at bærekraftig jet biodrivstoff skal tas i bruk i norsk luftfart. I januar 2016 ble Avinor Oslo lufthavn, i samarbeid med AirBP, SkyNRG, Lufthansa Group, KLM og SAS, verdens første internasjonale lufthavn som kan levere biodrivstoff til alle flyselskap som tanker der. I fjerde kvartal 2016 ble ny leveranse av biodrivstoff mottatt fra AltAir i California.

I forbindelse med innsatsen for reduserte klimagassutslipp, ble Oslo, Trondheim, Bergen, Stavanger og Kristiansand lufthavner re-akkreditert i den internasjonale «Airport Carbon Accreditation» ordningen. Oslo og Trondheim er akkreditert på ordningens høyeste nivå (nivå3+), mens de øvrige lufthavnene er akkreditert på nivå 2. Det er fastsatt ambisiøse mål for reduserte klimagassutslipp fram mot 2020. I forbindelse med miljøarbeidet, er det besluttet at alle Avinors lufthavner skal sertifiseres etter miljøstandarden ISO 14001.

Elektriske fly kan bli et reelt alternativ i innlandstrafikken i Norge, dersom flyselskapene og flyprodusentene velger å satse på det. Airbus sitt el-fly E-Fan ble det store trekkplasteret på Zerokonferansen i Oslo i november 2016. I 2018 lanserer Airbus en ny versjon av el-flyet som skal settes i produksjon for privatflymarkedet.

Ipsos årlige profilundersøkelse viste stor omdømmeframgang for Avinor. Konsernet er opp 25 plasser fra fjorårets undersøkelse og ble rangert som nr. 44 av 97 virksomheter. Undersøkelsen kartlegger totalinntrykk av virksomhetene, miljøbevissthet, samfunnsansvar, moral, økonomi, reklame og informasjon.

## 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 datterselskapet Avinor Fysikring AS som driver den nasjonale fysikringstjenesten. Per 31.12.2016 utgjorde virksomhetens balanse ca. 41 milliarder kroner. Antall ansatte var 3 074 (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.

## ØKONOMI OG FINANS KONSERN

Konsernets driftsinntekter i 2016 utgjorde 10 788 millioner kroner (11 989 millioner kroner) med et resultat etter skatt på 1 029 millioner kroner (2 449 millioner kroner). Inkludert i driftsinntektene i 2015 var engangsgevinst ved salg av eiendom på 1 266 millioner kroner.

Innenfor lufthavnvirksomheten økte driftsinntektene år til år med 2,7 prosent i 2016, drevet av økt trafikkvolum og økte salgs- og leieinntekter ved Oslo lufthavn. Innenfor fysikringstjenesten ble økt trafikkvolum mer enn motsvart av planlagte prisreduksjoner slik at samlede driftsinntekter ble redusert med 4,6 prosent. Driftsinntekter fra eiendom ble redusert som følge av salget av Radisson BLU Gardermoen i fjerde kvartal 2015.

Driftskostnader i 2016 utgjorde 7 267 millioner kroner (7 298 millioner kroner), en år til år reduksjon på 0,4 prosent. Driftskostnad per passasjer ble år til år redusert med 1,9 prosent i 2016.

Det ble i 2016 kostnadsført 356 millioner kroner (248 millioner kroner) (eksklusive av- og nedskrivninger) knyttet til merkostnader for å opprettholde god drift og effektiv trafikkavvikling parallelt med utbygging av Oslo lufthavn, jf. note 9 i konsernregnskapet.

Samlede av- og nedskrivninger i 2016 utgjorde 1 763 millioner kroner (1 459 millioner kroner). Økningen fra året før skyldes

at flere anlegg under utførelse er ferdigstilt og tatt i bruk. Meravskrivninger knyttet til utbyggingsprosjektet ved Oslo lufthavn utgjorde 82 millioner kroner (61 millioner kroner), jf. note9 i konsernregnskapet.

Konsernets moderniseringsprogram innfridde med god margin målet på 300 millioner kroner i effektivisering og kostnadsbesparelser i 2016. Programmets målsatte kostnadsbesparelse på 600 millioner kroner per år fra 2018 i forhold til konsernets tidligere finansielle langtidsplan (baseline) ligger fast. Til tross for store kapasitetsutvidelser og økt produksjon, er antall årsverk redusert med 2,5 prosent i 2016.

EBITDA i 2016 utgjorde 3 521 millioner kroner (4 692 millioner kroner) med en EBITDA-margin på 32,6 prosent (39,1 prosent). Justert for engangsgevinst ved salg av eiendom i 2015, ble konsernets EBITDA-margin i 2016 styrket med 0,7 prosentpoeng sammenliknet med 2015.

Driftsresultatet (EBIT) i 2016 utgjorde 1 758 millioner kroner (3 233 millioner kroner). Det reduserte driftsresultatet forklares av økte avskrivninger, merkostnader relatert til å opprettholde god drift og effektiv trafikkavvikling parallelt med utbygging av Oslo lufthavn, reduserte leieinntekter som følge av salget av Radisson BLU Gardermoen, samt reduserte priser i flysikringstjenesten. I tillegg inkluderte driftsresultatet i 2015 en engangsgevinst på 1 266 millioner kroner som følge av salget av Radisson BLU Gardermoen.

Konsernets netto finansresultat i 2016 var minus 384 millioner kroner (minus 329 millioner kroner). Endringen i netto finansresultat skyldtes rentekostnader knyttet til økt opptrekk av lån og redusert omfang av balanseførte prosjekterrelaterte rentekostnader. Skattekostnaden er 346 millioner kroner.

Som følge av at investeringsutbetalinger overgår bidraget fra løpende drift, hadde konsernet i 2016 en kontantstrøm før endring av gjeld på minus 2 622 millioner kroner (minus 1 726). Avinor utbetalte 500 millioner kroner (500 millioner kroner) i utbytte til staten i 2016.

Rentebærende gjeld per 31.12.2016 utgjorde 19 957 millioner kroner, og er økt med 1 467 millioner kroner siden 31.12.2015. Økningen skyldtes hovedsakelig opptrekk i 2. kvartal 2016 av hele lånerammen som var inngått med den europeiske investeringsbanken på 200 millioner euro. Lånet ble trukket opp i norske kroner tilsvarende ca. 1,9 milliarder kroner og løper med avdrag til 2028. I tillegg ble det i tredje og fjerde kvartal tatt opp til sammen 1 000 millioner kroner i kortsiktige sertifikatlån. Det ble i 2016 nedbetalt gjeld for 996 millioner kroner.

Avinor AS emitterte den 2.02.2017 500 millioner euro under selskapets EMTN-program. Lånet er sikret i norske kroner og løper med fastrente i 10 år.

Konsernets total kapital per 31.12.2016 utgjorde 41,0 milliarder kroner (38,8 milliarder kroner) med en egenkapitalprosent på 36,4 (38,2). Den vedtekts-definerte egenkapital i prosent av summen av egenkapital og rentebærende gjeld utgjorde 43,4 prosent (45,3 prosent) per 31.12.2016. Hensyntatt kontantbeholdning, utgjorde andelen 44,6 prosent (47,7 prosent).

Med bakgrunn i utviklingen i rentemarkedene og andre forhold, er egenkapitalen belastet med 415 millioner kroner etter skatt per 31.12.2016. Hoveddelen av dette er negativt estimatavvik ved beregning av pensjonsforpliktelser. Per 31.12.2016 ble det benyttet en diskonteringsrente på 2,6 prosent og en langsiktig forventet lønnsvekst på 2,5 prosent ved beregning av konsernets pensjonsforpliktelser.

Per 31.12.2016 utgjorde konsernets likviditetsreserve 5 749 millioner kroner fordelt på 949 millioner kroner i bankinnskudd og 4 800 millioner kroner i ubenyttede trekkrettigheter.

## ØKONOMI OG FINANS AVINOR AS

Avinor AS og Oslo lufthavn AS fusjonerte regnskapsmessig pr. 1. januar 2016.

Morselskapet Avinor AS hadde i 2016 9 565 millioner kroner (4 987 millioner kroner) i driftsinntekter med et resultat etter skatt på 905 millioner kroner (92 millioner kroner).

Morselskapets balanse per 31.12.2015 utgjorde 39 832 millioner kroner (28 070 millioner kroner, med en egenkapitalandel på 41,1 prosent (30,5 prosent)).

Avinor AS hadde i 2016 en kontantstrøm før utbetalt utbytte og endring av gjeld på minus 2 148 millioner kroner (minus 1 892 millioner kroner). Utbetalt utbytte utgjorde 500 millioner kroner (500 millioner kroner). Samlet rentebærende gjeld per 31.12.2016 utgjorde 19 309 millioner kroner (13 969 millioner kroner).

## DISPONERING AV ÅRETS RESULTAT

Styret foreslår følgende disponering av årets resultat:

Til utbytte:	550 millioner kroner
Til annen egenkapital:	355,3 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 13 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 nasjonale og internasjonale regulatoriske forhold kan ha finansielle konsekvenser for konsernet.

Avinor ivaretar nasjonale sektorpolitiske mål. Staten setter føringer for en rekke forhold herunder lufthavnstruktur, beredskap, luftfartsavgifter 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 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.

De store lufthavnene er en sentral finansieringskilde for det øvrige lufthavnettet i Norge. Lufthavnenes inntjening er eksponert for konjunkturendringer 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 taxfree-ordningen få en 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 og vil kunne ha resultateffekt. 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 skjønsmessige estimat.

Som en konsekvens av opprettelsen av ny kampflybase for Forsvaret på Ørland, ble Avinor i 2014 gitt i oppdrag å forberede overtagelse av ansvaret for lufthavndriften på Bodø lufthavn innen 1.08.2016. Driftsovertagelsen ble gjennomført 1.08.2016 som forutsatt. Eierskap til grunneiendom og anlegg er imidlertid ikke overført, og Avinor avventer premissavklaringer fra Forsvarsdepartementet og Samferdselsdepartementet. Det er uavklarte problemstillinger knyttet til utfasing av Forsvarets behov i Bodø, samt at det i tillegg er igangsatt utredningsarbeid om eventuell bygging av ny lufthavn i Bodø. Ovennevnte forhold medfører finansiell usikkerhet knyttet til investeringer i bygg og anlegg samt framtidig drift i Bodø.

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 regler for folketrygden. Regelverket for samordningen er dermed ikke avklart og derfor ikke hensyntatt i regnskapet. Ny løsning for offentlig tjenestepensjon er under utredning, men det er ikke kjent hvordan ny ordning vil bli, herunder ikrafttredelses-tidspunkt og overgangsregler. Det er etablert et partssammensatt utvalg, bestående av representanter for administrasjonen og ansattes organisasjoner for å vurdere alternative pensjonsordninger.

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 det drives kartlegging og opprydding av tidligere forurensning. Det er avdekket miljøskadelige tilsetningsstoffer i brannskum som er spredd til miljøet ved lufthavnene, og det arbeides med å avklare omfanget av nødvendige tiltak. Det er gjort risikovurderinger av mulige skader på helse og miljø. De økonomiske konsekvensene er avhengig av omfang av påkrevde tiltak, samt myndighetskrav

og tilgjengelige tiltaksmetoder. Miljødirektoratet vil komme med et pålegg om tiltak på Evenes lufthavn, og vil sannsynligvis 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. Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse er tilgjengelig på [www.nues.no](http://www.nues.no).

Avinor har utstedt obligasjoner som er notert på Oslo Børs og Luxembourg Stock Exchange. Oslo Børs er valgt som konsernets hjemmemarked. Konsernet følger Oslo Børs' anbefalinger for eierstyring og selskapsledelse så langt de passer. Regnskapslovens § 3-3b bestemmer at regnskapspliktige som er utstedere etter verdipapirhandelloven § 5-4 skal redegjøre for sine prinsipper og praksis vedrørende foretaksstyring i årsberetningen eller i dokument det er henvist til i årsberetningen. Punkt 3.10 i Oslo Børs' dokument «Obligasjonsreglene – opptakskrav og løpende forpliktelser» bestemmer at låntaker skal redegjøre for sine prinsipper og praksis vedrørende foretaksstyring på tilsvarende måte. Regnskapsloven er tilgjengelig på [www.lovdata.no](http://www.lovdata.no). Oslo Børs' regelverk er tilgjengelig på [www.oslobors.no](http://www.oslobors.no).

For nærmere omtale av styrets arbeid og foretaksstyring i Avinor henvises til eget dokument «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 regnskapslovens § 3-3c. 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. Avinor rapporterer på samfunnsansvar i henhold til prinsippene i Global Reporting Initiative (G4/Core).

For nærmere omtale av Avinors arbeid med samfunnsansvar herunder klima, miljø, flysikkerhet, HMS, habilitet, anti-korrupsjon og trygg varsling henvises til kapitlet om samfunnsansvar.

## 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.

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

## PERSONAL OG ORGANISASJON

Ved utgangen av året var det 3 074 (3 157) fast ansatte i konsernet. Samlet ble det utført 3 115 (3 327) årsverk av faste og midlertidige ansatte. Gjennomsnittsalderen for alle ansattegrupper i konsernet er 46 år (44,4 år). Kvinneandelen blant fast ansatte er 22,1 prosent (24,1 prosent). Styret er ikke fornøyd med den lave kvinneandelen i konsernet. Det er et mål å øke kvinneandelen, selv om mange yrkesgrupper i Avinor er mannsdominert. Det jobbes aktivt med å rekruttere kvinner til konsernet, både generelt og fra disse yrkesgruppene. Kvinneandelen i styret er 50 prosent og i konsernledelsen 25 prosent.

Det legges vekt på at ansatte skal ha like muligheter i konsernet uavhengig av kjønn, alder, funksjonsevne, etnisitet eller kulturell bakgrunn. Avinor har både en sentral fordeling og presentasjonsamtaler som utgangspunkt for en nøytral lønns- og karriereutvikling. Medarbeiderundersøkelser bekrefter at ansatte opplever like muligheter. Engasjementet i konsernet er høyt.

Avinors strategiplan for 2014-2020 innebærer en høy omstillingstakt. Ledelsen og de tillitsvalgte er opptatt av et konstruktivt samarbeid for å utvikle virksomheten videre. Partene har, basert på hovedavtalen, utviklet en modell for kontinuerlig forbedring. Denne videreføres og forsterkes med opplæring i Lean som arbeidsmetode. Lederutviklingsprogrammet «Avinors lederplattform» har høyere fokus på endringsledelse og kontinuerlig forbedring enn tidligere.

Sykefraværet i 2016 var 4,7 prosent (4,6 prosent). Det har vært jobbet aktivt med å redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven.

Avinors ambisjon er at det ikke skal forekomme personskader som medfører fravær.

Avinor konsern hadde 20 skader på egne ansatte som resulterte i fravær i 2016, og dette området overvåkes nøye både for egne ansatte og andre arbeidstakere på lufthavnene. Forebyggende HMS er et viktig satsningsområde, og det jobbes aktivt med tiltak i alle deler av virksomheten.

For ytterligere omtale av Avinor som arbeidsgiver henvises til kapitlet om samfunnsansvar.

## FRAMTIDSUTSIKTER OG RAMMEBETINGELSER

Mobilitet og effektiv lufttransport er sentralt for samfunnsutviklingen og bidrar til styrket økonomisk vekst i regionene og i Norge som helhet. 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 2017, men usikkerheten i den samfunnsøkonomiske utviklingen kan påvirke bildet. 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 og utviklingen av konkurranse for, tårn- og innflygingstjenester nøye. Avinors flysikringsvirksomhet skal være en konkurransedyktig og foretrukket leverandør i et framtidig konkurransutsatt marked, og vil gjennomføre nødvendige tilpasninger for å nå dette målet.

Konsernet har i dag utstrakt bruk av konkurranse i driften, og vil arbeide for ytterligere utvikling av effektive leverandørmarkeder og legge til rette for innovasjon. I samsvar med konsernets moderniseringsprogram vil arbeidet med økt effektivitet og produktivitet fortsette.

Styret takker alle ansatte og samarbeidspartnere for stor innsats i 2016.

Oslo, 29. mars 2017

Styret i Avinor AS



Ola Mørkved Rinnan  
Styrets leder



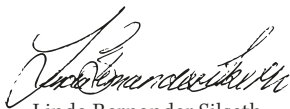
Ola H. Strand  
Nestleder



Tone M. Lindberg



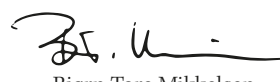
Eli Skrovset



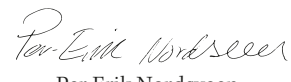
Linda Bernander Silseth



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 aksjeselskap. 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. Dernest 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](http://www.avinor.no).

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

Avinor er medlem av Transparency International Norge.

## 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](http://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, samt personal og organisasjon.

## SELSKAPSKAPITAL 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 skriftlig.

#### Transaksjoner med nærstående

Styret er ikke kjent med at det i 2016 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 egen-erklæring om nærstående.

#### Retningslinjer for styremedlemmer og ledende ansatte

Konsernets etiske retningslinjer har eget punkt om hvordan håndtere interessekonflikt. Det framgår 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 kommende periode, 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.

Bedriftsdemokratimndra 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 2016/2017 besto styret av:

- Styreleder siden 2010 Ola Mørkved Rinnan, 67 år
- Nestleder siden 2012 Ola H. Strand, 59 år
- Styremedlem siden 2011 Eli Skrøvset, 51 år, CFO Eksportkreditt Norge

- Styremedlem siden 2013 Tone Merethe Lindberg, 44 år, selvstendig næringsdrivende
- Styremedlem siden 2015 Herlof Nilssen, 58 år, administrerende direktør Helse Vest
- Styremedlem siden 2016 Linda Bernander Silseth, 54 år
- Ansattvalgt styremedlem siden 2011 Grete Ovnerud, 50 år
- Ansattvalgt styremedlem siden 2011 Heidi A. Sørum, 49 år
- Ansattvalgt styremedlem siden 2013 Per Erik Nordsveen, 39 år
- Ansattvalgt styremedlem siden 2015 Bjørn Tore Mikkelsen, 57 år

Mari Thjømøe, 54 år, ble erstattet av Linda Bernander Silseth ved generalforsamling 2016. Thjømøe hadde da vært styremedlem siden 2014.

Informasjon om det enkelte styremedlem er tilgjengelig på [www.avinor.no](http://www.avinor.no).

Det ble avholdt 8 styremøter i 2016. 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.

Styreinstruksen har egen omtale av habilitet der det framgår 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 styret har utarbeidet instruks for utvalgets arbeid. Instruksene gjennomgås årlig og oppdateres ved behov. Utvalget har hatt fem møter i 2016.

Utvalget består ved årsskifte 2016/2017 av

- Eli Skrøvset (leder)
- Herlof Nilssen
- 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 fem møter i 2016.

Utvalget består ved årsskifte 2016/2017 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 2016.

Utvalget består ved årsskifte 2016/2017 av

- Tone Merethe Lindberg (leder)
- Linda B. Silseth
- 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 økonomioppfølging. Systemer for evaluering/overvåkning 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 framgår av note til årsregnskapet.

I 2016 utgjorde godtgjørelse til styret totalt kr 2 367 000,- (inkludert honorar til varamedlem for ansattvalgt for ett møte). Godtgjørelsen fordeler seg som følger: Styreleder kr 421 500,-, styrets nestleder kr 255 000,-, øvrige styremedlemmer kr 210 000,-. Varamedlem mottar kr 11 000,- (kr 10 500,- første halvår 2016) per møte de er til stede.

Revisjonsutvalgets medlemmer mottok i 2016 godtgjørelse på til sammen kr 141 500,-, fordelt på kr 64 500,- til utvalgets leder og kr 38 500,- til de øvrige to medlemmene.

Godtgjørelsesutvalgets medlemmer mottok i 2016 godtgjørelse på til sammen kr 21 250,-, fordelt på kr 11 250,- til utvalgets leder og kr 5 000,- til de øvrige to medlemmene.

HMS-utvalgets medlemmer mottok i 2016 godtgjørelse på til sammen kr 26 250,-, fordelt på kr 11 250,- 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 framgår av note 6 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 framgår. 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](http://www.avinor.no).

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

I medhold av vedtektenes §10 skal styret hvert år legge fram 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 fram.
- 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 fram.

## 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 framlegger 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 framgår av note 8 til regnskapet. Generalforsamlingen skal godkjenne revisors godtgjørelse.

# Samfunnsansvar

## Interessentdialogen og arbeidet med samfunnsansvar

Samfunnsansvaret er integrert i Avinors strategiske planlegging og i styringen av konsernet. Med bakgrunn i dialogen med våre interessenter rapportere vi på følgende hovedtemaer innen samfunnsansvar: sikre hele Norge gode luftfartstjenester, være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima- og miljøutfordringer, være en profesjonell og god arbeidsgiver og sikre ansvarlig forretningsførsel.



Avinors virksomhet berører mer eller mindre hele landet og hele befolkningen og det legges vekt på god og systematisk dialog med våre viktigste interessenter. Dialogen med de som er avhengige av våre tjenester eller som på ulike måter blir berørt av vår virksomhet, er avgjørende for at Avinor skal kunne utføre samfunnsoppdraget på en ansvarlig og bærekraftig måte og gjøre de prioriteringene som tjener våre kunder og landet best.

## INTERESSENTDIALOGEN

Det blir gjennomført en overordnet interessentanalyse som danner grunnlag for dialogen. Listen over sentrale interessenter er relativt stabil over tid, men konsernledelsen går jevnlig gjennom analysen og vurderer eventuelle oppdateringer og status i dialogen med de ulike interessentene. Konsernledelsen vurderer i den sammenheng også hvilke saker som bør ha prioritet i dialogen med Avinors sentrale interessenter.

Sikkerhet, økonomi, kapasitet, pålitelighet, service på lufthavnene, tilgjengelighet og universell utforming, samt hvordan konsernet håndterer luftfartens utfordringer innen klima og miljø er de viktigste temaene i oppfølgingen av interessentene.

Det blir gjennomført særskilte interessentanalyser knyttet til enkeltprosjekter og saksområder, som for eksempel i forbindelse med større utbyggingsprosjekter, omlegging av inn- og utflygningstraséer og implementering av nye regler og forskrifter.

Avinors eksterne interessenter kan deles inn i følgende hovedkategorier:

- Samferdselsdepartementet og andre departementer
- Politikere/beslutningstakere nasjonalt, regionalt og lokalt
- Kunder:
  - Flyselskap og helikopterselskap
  - 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
- Lufthavnens naboer
- Aktører på lufthavnene
- Kommuner og fylker

For dialogen med flyselskapene finnes det en rekke formelle og uformelle fora. På øverste nivå 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. Spørsmål knyttet til klima og miljø, samt trafikkutvikling og kapasiteten på lufthavnene er sentrale temaer i dialogen med flyselskapene.

Dialogen med passasjerene skjer i hovedsak gjennom kundeundersøkelser, som blir gjennomført regelmessig.

Dialogen på øverste politisk nivå skjer i hovedsak via Avinors eier, Samferdselsdepartementet, samt i Stortinget gjennom Transport- og kommunikasjonskomiteén, i samråd med Samferdselsdepartementet. Interessentdialogen på politisk nivå og myndighetsnivå foregår i hovedsak i faste møter. Dialogen skjer i regi av konsernets ledelse og styret.

Det er også omfattende dialog med politisk og administrativ ledelse lokalt - på kommune- og fylkesnivå. Avinor arbeider for å styrke og systematisere denne dialogen. 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 og føringer knyttet 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. Avinors ansatte er representert i Avinors konsernstyre med fire av ti representanter. Det er også ansattevalgte styremedlemmer i Avinor Flysikring AS sitt styre.

## FIRE HOVEDTEMAER FOR ARBEIDET MED SAMFUNNSANSVAR

På grunnlag av vår dialog med interessentene og med forankring i konsernets overordnede strategi, 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

Arbeidet med samfunnsansvar i Avinor bygger på de forventningene som stilles til arbeid med samfunnsansvar i Avinors vedtekter og Regnskapsloven, og tar utgangspunkt i OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv. Avinor sluttet seg i 2014 til UN Global Compact. Foreliggende rapport er utarbeidet i henhold til prinsippene i Global Reporting Initiative (G4/Core).

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

## Mål og resultater samfunnsansvar i 2016

### Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester

MÅL	RESULTATER
Punktlighet: 88% innenfor 15. min	· 87%
Regularitet: 98%	· 99%
Alle lufthavner skal sertifiseres i henhold regelverk utarbeidet av EASA	· Avinor AS ble i mai 2016 sertifisert som lufthavnoperatør for sivil lufttrafikk · Kristiansund, Bodø og Svalbard lufthavn mottok sertifikat i 2016, øvrige i 2017
Lufttransport skal være tilgjengelig for alle	· Alle våre lufthavner kartlegges for universell utforming innen sommeren 2018 · Universell utforming i forbindelse med nybygg eller ombygninger, ref. utvidet terminal på Oslo lufthavn og på ny terminal på Bergen lufthavn
Avinor skal effektivisere, modernisere og investere i økt kapasitet	· Moderniseringsprogrammet i rute · Oslo lufthavn og Bergen lufthavn iht plan · Store lufthavnutredninger gjennomført: Lofoten, Mo i Rana, Hammerfest, Bodø · Samarbeid med Kongsberg-gruppen og Indra om utvikling av teknologi for fjernstyrte tårn · Avinor Flysikring AS laveste enhetspriser i Europa. Tiltrekker trafikk til norsk luftrom og bidrar til økte inntekter · Avinor og Yeti Snow Technology AS (YETI) inngått samarbeid om utvikling av prototyp for førerløs snøbrøyting. Klar for uttesting i 2018
Avinor skal arbeide for å forbedre kundeopplevelsen	· Forenklet transfer utland – innland · ASQ-undersøkelsen (Airport Service Quality): Tilfredsheten blant våre reisende aldri vært høyere · Betydelige kapasitetsøkninger · Portal Norge-konseptet etableres ved de største lufthavner
Avinor skal forebygge uønskede hendelser og sikre god beredskap	· Ingen alvorlige luftfartshendelser der Avinor var en medvirkende part, én luftfartsulykke uten personskade · Etablert system for registrering av operasjonelle risikoer · Portal for innmelding av avvik fra leverandører og samarbeidspartnere etablert · Prosedyrer innført som sikrer at droner ikke medfører risiko for flytrafikken

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

MÅL	RESULTAT
Innen 2020 skal egne kontrollerbare klimagassutslipp halveres sammenlignet med 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndriften redusert med ca. 900 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter ift 2015</li> <li>· Rammeavtale inngått for kjøp av biodiesel som oppfyller myndighetens bærekraftkriterier og er fritt for palmeolje</li> <li>· Overgang til el-kjøretøy</li> <li>· Oslo, Trondheim, Kristiansand, Bergen og Stavanger lufthavn akkreditert i Airport Carbon Accreditation (ACA)</li> </ul>
Avinor skal bidra til å redusere klimagassutslipp fra tilbringeren og flytrafikken	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Nedgang i samlede klimagassutslipp fra alt jetflydrivstoff solgt til sivile formål i inn- og utlandstrafikken på norske lufthavner i 2016</li> <li>· Permanent bruk av kurvet innflygning på Oslo lufthavn ga reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslipp på 3 200 tonn</li> <li>· Alle flyselskap som tanker på Oslo lufthavn kan kjøpe jet biodrivstoff.</li> <li>· Oslo lufthavn høyest kollektivandel i tilbringertrafikken i Europa, over 70 prosent</li> <li>· El-fly aktuelt i framtidens luftfart</li> </ul>
Sertifisere miljøstyringen og det operative miljøarbeidet etter ISO 14001	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Sertifiseringsrevisjoner gjennomført i 2016 for den første gruppen med lufthavner</li> </ul>
Avinors totale energiforbruk skal reduseres	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Avinor totale energiforbruk økte fra 2015 til 2016. Sammenheng med omfattende byggevirksomhet og økt bygningsmasse</li> </ul>
Avinor skal oppnå en sorteringsgrad for avfall på 60 prosent	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Sorteringsgraden i 2016 for konsernet var 48 prosent, OSL 52 prosent</li> </ul>
Ingen brudd på utslippstillatelsene	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Brudd på utslippstillatelsens vilkår for flyavising ved 10 lufthavner</li> <li>· To brudd på utslippstillatelsen i vassdragene ved Oslo lufthavn</li> <li>· To mindre brudd på utslippstillatelsen for grunnvann ved Oslo lufthavn</li> <li>· Seks forurensninger i grunnen, tre var gamle PFAS-forurensninger</li> <li>· PFOS: Rensing av grunnvann ved Oslo lufthavn pågår, gode resultater</li> </ul>

## Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver

MÅL	RESULTAT
Skape en felles forbedringskultur for hele konsernet	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Kompetansekartlegging gjennomført</li> <li>· Tett og konstruktivt samarbeid med de tillitsvalgte</li> <li>· 450 gjennomført programmet Avinors lederplattform</li> <li>· Opprettet 16 nye lærlingeplasser, mål totalt 33 for 2017</li> </ul>
Sykefravær 4,5 prosent eller lavere	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Sykefraværet i 2016: 4,7 prosent</li> <li>· En ansatt utpekt som helsemotivator på alle regionale lufthavner</li> </ul>
H-verdi 3,0	<ul style="list-style-type: none"> <li>· H-verdi i 2016: 4,0</li> <li>· H-verdi for T2-prosjektet på OSL: 2,8</li> <li>· H-verdi for T3 Flestrand: 3,75</li> </ul>
Redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Total nedgang for konsernet fra 2015 til 2016: 1 prosent</li> </ul>
17 prosent reduksjon i brudd på arbeidstidsbestemmelsene der det er inngått avtale om utvidet arbeidstid	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Økte 12 prosent</li> <li>· Nye måltall for 2017 er fastsatt, fokus på kontinuerlig oppfølging</li> </ul>

## Avinor skal sikre ansvarlig forretningsførsel

MÅL	RESULTAT
Ansatte, leverandører og samarbeids-partnere skal kjenne og følge Avinors etiske retningslinjer	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Alle ansatte gjennomfører kurs i Avinors etiske retningslinjer</li> <li>· Anti-korrupsjonsprogram med fokus på forebyggende og kontrollerende aktiviteter etablert</li> <li>· Medlem av Transparency International Norge</li> <li>· Innført avtalevilkår som skal sikre at leverandører har etiske retningslinjer og tar samfunnsansvar på alvor.</li> <li>· Nedsatt varslingsutvalg</li> <li>· Mottok i 2016 113 henvendelser. Alle ferdig behandlet</li> </ul>







## 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.

Avinor er i tillegg til dette samfunnsoppdraget pålagt av Stortinget å løse en rekke andre oppgaver som også 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<sup>1)</sup>.

### SAMFUNNSNYTTEN AV LUFTFART

Effektiv transport er sentralt for samfunnsutviklingen, og i Norge gjør store avstander, krevende forhold på vinterstid og spredt bosetting at flytransport er avgjørende for bosetting og næringsliv.

I Norge er det et mål at luftfart skal være tilgjengelig for alle. To tredeler av befolkningen har tilgang til en lufthavn innenfor én times reisevei. På Vestlandet og i Nord-Norge har to tredeler av innbyggerne tilgang til en lufthavn innenfor en halv times reisevei.

Luftfarten er i dag en av forutsetningene for at Norge kan opprettholde sin desentraliserte nærings- og bosettingsstruktur. Den er sentral for landets turisme, for å bringe turister til innfallsporten Oslo lufthavn og videre til populære turistdestinasjoner. Flytransport er også en forutsetning for landsomfattende kultur- og sportsaktiviteter og et desentralisert utdanningssystem.

Flytransport er også viktig for frakt av fersk sjømat til et internasjonalt marked. Dette markedet øker og transportbehovet er

1) Avinor utredet i 2016 kostnadene knyttet til de oppgavene som ikke er direkte knyttet til samfunnsoppdraget. Formålet er at det kan tas hensyn til disse ved konkurranse og benchmarking. Spesielt for Avinor Flysikring AS er dette viktig i lys av konkurransen på blant annet tårntjenester. Også for lufthavnvirksomheten har slike kostnader stor betydning.

betydelig. Avinor planlegger utbygging av cargotilbudet, med fokus på å legge til rette for eksport av ferskvarer. Det ble i 2016 lansert planer for bygging av en stor sjømatentral på Oslo lufthavn som kan stå klar omkring 2020.

Luftfarten er en viktig del av den norske helsesektoren. I tillegg til å sikre høy beredskap, er flytransport viktig for effektiv spesialisering og produksjon i helsesektoren. Det gjennomføres omkring 300 000 syketransporter med fly per år. I tillegg kommer omkring 300 000 helsereiser med rutefly. Hvert år er det omkring 150 000 passasjerer med redusert mobilitet som får ledsagerhjelp fra lufthavnene.

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

Olje- og gassektoren i Norge står for en stor andel av yrkesreisene med fly i Norge, men nedgangen de siste årene har vært betydelig. Det har sammenheng redusert aktivitet i denne sektoren. Det ble gjennomført 499 242 helikopterreiser offshore i 2016, en nedgang på nesten 18 prosent fra 2015.

## EFFEKTIVISERING, MODERNISERING OG INVESTINGER I ØKT KAPASITET

Avinor gjennomfører en rekke tiltak for å modernisere og effektivisere virksomheten og for å legge til rette for fortsatt vekst i luftfarten. Dette arbeidet fortsatte i 2016.

### Moderniseringsprogram

Et moderniseringsprogram ble startet i 2014. Målet er å redusere årlige driftskostnader, modernisere virksomheten, effektivisere driften, synliggjøre luftfartens betydning og redusere veksten i driftskostnader. Målene skal nås gjennom bruk av ny teknologi og automatisering, konkurranseutsetting og bedre utnyttelse av stordriftsfordeler i lufthavndriften. Moderniseringsprogrammet skal redusere årlige driftskostnader fra og med 2018 med 600 mill. kroner i forhold til tidligere antatte kostnader for dette året. Målene for 2015 og 2016, på henholdsvis 150 og 300 millioner kroner i reduserte kostnader, ble nådd med god margin. For 2017 er målet 450 millioner kroner, slik at samlet kostnadsreduksjon for årene 2015-2018 blir i alt 1,5 milliarder kroner.

### Lufthavnutvikling

Arbeidet med utvidelsene av Oslo lufthavn og Bergen lufthavn har fulgt planene i 2016, både med hensyn til kostnader og framdrift. Krevende utbygging blir gjennomført samtidig med sikker og stabil drift, hvor kundene kun i liten grad blir negativt berørt. Nye Oslo lufthavn åpner i april 2017 og i Bergen åpner den nye terminalen i august.

Avinor og de andre transportetatene har anbefalt at Stortinget i behandlingen av NTP 2018-2029 gir sin tilslutning til at bygging av en tredje rullebane på Oslo lufthavn kan igangsettes når behovet oppstår. Det er to lokaliseringalternativer, henholdsvis øst og vest for lufthavnen. Transportetatene anbefaler østre alternativ.

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 reduseres med 100-150 millioner kroner innen 2019.

Samferdselsdepartementet har gitt Avinor i oppdrag å utrede mulighetene for å etablere ny regional lufthavn i Lofoten. Avinor har gjennomført en vurdering av de værmessige forutsetningene for å bygge en lufthavn på Gimsøy. I november 2016 ble det besluttet å ikke gå videre med Gimsøy-alternativet. Avinor vil utarbeide en regional analyse for Lofoten/Ofoten og Vesterålen som skal ferdigstilles innen 1. juni 2018.

Avinor har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet ferdigstilt og levert et forprosjekt med kostnadskalkyle og konsesjonsøknad for en eventuell ny lufthavn på Hauan i Mo i Rana. Beslutning om hvorvidt denne lufthavnen skal bygges eller ikke, er forventet å komme i 2017, i tilknytning til Nasjonal transportplan 2018-2029. Avinor legger til grunn at ved en eventuell beslutning om bygging, vil selskapet bli tilført midler for å kunne gjennomføre byggingen, slik det framkommer av Stortingsmelding 38 - 2012/2013.

I grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2014-2023 ble det lansert to mulige lokaliseringer for ny lufthavn i Hammerfest: Grøtnes og Fuglenesdalen. Værmålinger pågår fremdeles for Fuglenesdalen, og er ferdigstilt for Grøtnes. Avinor vil arbeide med målinger og funn ved begge steder, og en rapport er endelig klar høsten 2017.

Avinor har også utredet kostnader og gjennomføringsplan for en ny lufthavn i Bodø. Ny lufthavn, inkludert banesystem, navigasjonsanlegg, terminalbygg og nødvendige driftsfasiliteter for Avinor er anslått å koste mellom 4,5 og 5,0 mrd. kroner. Det er knyttet vesentlig usikkerhet til anslaget. Avinor anbefaler flytting av lufthavnen, forutsatt at konsernet blir tilført midler til dekning av merkostnader på mellom 3,1 og 3,6 mrd. kroner. Forsvarsbygg har fått beregnet at det vil være mulig å dekke inn mellom 1,15 og 1,85 milliarder av dette gjennom tomtsalg. Ny lufthavn i Bodø kan stå klar i 2024-2026.

Regjeringen har besluttet at Narvik lufthavn skal legges ned i 2017. Siste flyvning fra Narvik er planlagt til 31. mars.

Når det gjelder den videre driften av Fagernes lufthavn, Leirin, har Regjeringen besluttet at Avinor skal drive lufthavnen som en ren charterlufthavn ut 2018. Fra 1.1.2019 vil Avinor ikke lenger eie lufthavnen.

### Fjernstyrte tårn

Avinor inngikk i 2016 samarbeid med Kongsberg-gruppen og Indra om utvikling av teknologi for fjernstyrte tårntjenester. I perioden 2017 til 2020 vil 15 av Avinors lufthavner omgjøres til fjernstyrt tårntjeneste, styrt fra et senter i Bodø ( fase 1). Avinor forventer at dette vil å gi de 15 lufthavnene 30-40 prosent lavere kostnader for tårntjenestene, og dermed bidra til å opprettholde en landsomfattende lufthavnstruktur, i tråd med Avinors samfunnsoppdrag.

### Avinor og Single European Sky

Kapasiteten i luftrommet og på lufthavnene skal økes for å håndtere framtidig trafikkvekst. Etablering av et felleseuropeisk luftrom gjennom Single European Sky (SES), hvor luftrommet organiseres i funksjonelle luftromsblokker i stedet for langs nasjonale grenser, har som mål å effektivisere trafikk-avviklingen, øke luftromskapasiteten og bedre flysikkerheten. Estland, Finland, Latvia og Norge har dannet North European Functional

Airspace Block (NEFAB) for å understøtte kravene knyttet til EUs planer for Single European Sky (SES). I luftromsblokken samarbeider leverandørene av flysikringstjenester tett med den svensk-danske luftromsblokken, et samarbeid som har resultert i etablering av såkalt «Free Route Airspace» i november 2015. Tiltaket åpner for at flyginger kan planlegges og gjennomføres langs mer direkte ruter innenfor det aktuelle luftrommet, noe som forventes å gi en drivstoffbesparelse for flyselskapene, samt reduserte klimagassutslipp.

En viktig konkurransefaktor i underveistjenesten er den enhetspris man kan tilby flyselskapene. Avinor Flysikring AS har en av de laveste enhetsprisene i Europa og har siden 2009 hatt en reduksjon i enhetsprisen på 38 prosent i nominelle kroner. Dette tiltrekket trafikk til norsk luftrom og bidrar til økte inntekter. Avinor Flysikring står foran investeringer i størrelsesorden 1 milliard kroner i ny teknologi til underveistjenesten. I tillegg til å oppfylle myndighetskrav vil teknologiskiftet gi betydelig effektivisering og bidra til fortsatt lave priser til flyselskapene.

### Førerløse kjøretøy

Førerløse kjøretøy kan, i likhet med fjernstyrte tårn, bli et viktig bidrag i arbeidet med å effektivisere driften til Avinor. Avinor har siden 2011 hatt en visjon om å få utviklet førerløse kjøretøy, spesielt i forbindelse med fjerning av snø på rullebanene. Avinor og Yeti Snow Technology AS (YETI) formaliserte et samarbeid 1. november 2016. Målet er at en prototyp skal være klar for uttesting i 2018. Pilotprosjektet er et samarbeid mellom Avinor og Innovasjon Norge.

### TILGJENGELIG FOR ALLE

Flytransport skal være universelt utformet og Avinor skal tilrettelegge slik at alle som har behov for det, kan planlegge og gjennomføre reisen på en god måte. Avinor arbeider derfor for å oppfylle kravene om universell utforming, i nært samarbeid med organisasjoner for funksjonshemmede. Det legges stor vekt på å samarbeide tett med nasjonale og regionale brukerfora, noe som har gitt gode resultater.

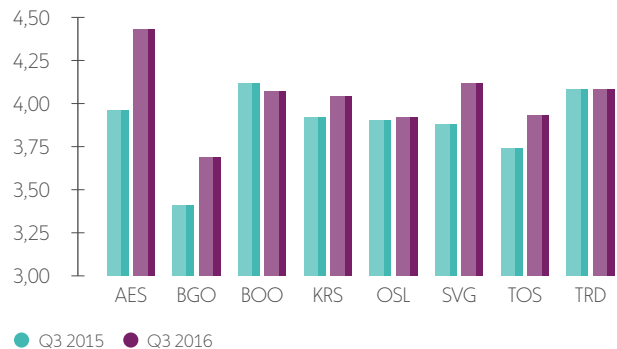
I henhold til «Forskrift om universell utforming av lufthavner, og om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter ved lufttransport» av 16. juli 2013, er Avinor godt i gang med en kartleggingsprosess i samarbeid med Luftfartstilsynet som ferdigstilles sommeren 2018. Kartleggingen av universell utforming skal tilrettelegge for planlagte og koordinerte tiltak slik at alle Avinors lufthavner blir universelt utformet i henhold til teknisk forskrift.

Avinor utarbeider videre standarder for terminal- og driftsbygg, som blant annet omhandler universell utforming, og setter føringer for hvordan Avinor skal bygge for å imøtekomme universell utforming.

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.

### UTVIKLING I PASSASJERTILFREDSHET FRA 2015 TIL 2016 – ASQ

Score for kundetilfredshet på en skala 1-5, hvor score 4 har beskrivelsen «Meget bra»



De nye terminalene på Oslo lufthavn og på Bergen lufthavn vil ivareta hensynet til universell utforming gjennom alle aspekter av bygg og installasjoner. Avinors lufthavner vil imidlertid også i fremtiden ha ulik standard. For eksempel vil passasjerbroer mellom terminalen og flyet ikke være aktuelt ved Avinors mindre lufthavner. Det vil her være elektriske trappeklatrere som er tilpasset flytypen ved disse lufthavnene.

### 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. Vi har kontinuerlig arbeidet med å forbedre kundeopplevelsen de siste par årene og ser en positiv utvikling på tvers av hele lufthavnettet. 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. I følge denne undersøkelsen har tilfredsheten blant våre reisende aldri vært høyere (se figur).

I 2016 har vi gjennomført en rekke tiltak for å levere enda bedre passasjeropplevelser.

Vertskapsrollen har det siste året vært i fokus, og vi har etablert et eget kundesenter i Bodø. Her vil vi håndtere alle henvendelser, også via sosiale medier. Vi har gått til anskaffelse av verktøy for «sosial kundepleie» for å sikre at de som henvender seg til Avinor får rask tilbakemelding og hjelp.

Samtlige av våre lufthavner tilbyr nå gratis drikkevann til de reisende.

### Felix & Fiona

Avinor tar en aktiv rolle for å hjelpe barnefamilier til en mest mulig problemfri reise. Tilbud og fasiliteter spesielt tilpasset barnefamilier er synlige og lette å finne ved hjelp av figurene Felix & Fiona. I 2016 ble det installert stelleromfasiliteter på samtlige av våre lufthavner. Det ble også lagt til rette for lekeområder og spesielle aktiviteter for barn. I samarbeid med Kreftforeningen laget vi en egen utgave av deres «solbeskyttelses»-film med Felix, Fiona og deres pappa i hovedrollen. Denne ble vist på flytoget og på våre egne digitale flater sommeren 2016.



### Portal Norge

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 ankomst-områdene på lufthavnene, kalt «Portal Norge». Vi har i 2016 fått på plass Portal Norge i Tromsø, samt at en fullverdig versjon er integrert på ankomst utland på Oslo lufthavn.

### Forenklet transfer utland – innland over Oslo lufthavn

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. Ordningen har nå vært i drift et år, og ble i desember 2016 flyttet til den nye Pir Nord på Oslo lufthavn. Ordningen er svært positivt mottatt blant flyselskap og reisende. Vi søker kontinuerlig å forbedre denne, slik at det å reise fra utlandet via Oslo lufthavn til resten av Norge blir like enkelt som ved andre europeiske lufthavner.

### Avinors sponsorstøtte

Avinors sponsorbidrag skal i hovedsak gå til lokale tiltak og aktiviteter for barn og ungdom. Mange lufthavner har i 2016 gitt støtte til aktiviteter for barn og ungdom i nærområdet.

Avinor samarbeider med Kirkens Bymisjon gjennom prosjektet «Nabosamarbeid i Bjørвика». 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».

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

## HØY PUNKTLIGHET OG REGULARITET

Punktligheten ved Avinors lufthavner samlet var nær 87 prosent i 2016, 1 prosent ned fra 2015. 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. Lavere punktlighet i 2016 gjelder særlig Oslo lufthavn, og skyldes blant annet at sommermånedene var preget av mye tordenvær og regnbyger som medførte at trafikken i perioder var regulert ned til lavere kapasitet. Det har også vært tilfeller av tekniske feil på radarer både ved Oslo lufthavn og ved Avinor Flysikring. Snøfall, tåke, freezing fog og juleutfart var årsak til dårligere punktlighet i november og desember.

Regulariteten er et mål på hvor stor andel planlagte flyvninger som faktisk blir gjennomført. Her er Avinors mål 98 prosent. I 2016 var regulariteten for alle lufthavnene samlet på nær 99 prosent. Resultatet har vært omtrent uendret de siste årene. Grunnlaget for Avinors offisielle statistikk er flyselskapenes informasjon om kanselleringer og ruteendringer. Avinor innførte i 2016 det nye trafikkinformasjonssystemet ALTi ved samtlige lufthavner. I dette systemet blir innstillinger som varsles på selve dagen for flyvningen rapportert som reelle kanselleringer. Tidligere praksis ga flyoperatøren mulighet til å rapportere

en kansellering som ruteendring, fram til og med samme dag flyvningen skulle skje. Dette skapte noe usikkerhet om statistikkgrunnlaget.

## FLYSIKKERHET

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 aktivt i internasjonalt arbeid, som i utviklingen av nytt luftfartsrelatert regelverk i Europa, særlig lufthavnregelverk. Flysikkerhetsbegrepet omfatter de engelske begrepene safety og security.

Sikkerhet har høyeste prioritet i Avinor og hovedmålet er å forebygge uønskede hendelser og sikre god beredskap. Det arbeides med flere identifiserte tiltak for å underbygge dette målet. Avinor sitt arbeid med flysikkerhet er en integrert del av kvalitetsstyringen i Avinor og er tilpasset den styringsstrukturen som er etablert i styringssystemet.

### Helhetlig sikkerhetsstyring

Avinor har de siste årene innført et rammeverk for helhetlig virksomhetsstyring som inkluderer systemer for strategisk virksomhetsstyring, helhetlig risikostyring, prosessorientert styringssystem og system for avvikshåndtering. I forbindelse med krav i nytt EU-regelverk må Avinor ha oversikt over farer og risikoer. Prosessen for operasjonell risikostyring ble kartlagt og besluttet for et par år siden, og i 2016 har Avinor anskaffet og utviklet verktøyet hvor operasjonelle risikoer skal registreres. Det gjenstår å definere roller i registreringen, noe tilpasning i verktøyet, legge inn det vi allerede har identifisert av farer og risikoer, og gjennomføre besøk på lufthavnene for implementering.

Det er implementert en portal for innmelding av avvik fra leverandører og samarbeidspartnere i 2016. Ny rapporteringsforordning krever at avvik risiko-klassifiseres og arbeid er igangsatt for å få dette på plass.

Det arbeides også med å kvalitetssikre tallgrunnlaget fra kildedataene og utvikling av dashboards som styringsinformasjon. Dette er et tidkrevende arbeid med mange involverte, men resultatet vil gi data som er enklere og mer automatisert å få ut. Det vil gi oss et riktigere og mer standardisert helhetsbilde, fra lufthavnsjef til konsernnivå.

I nytt EU-regelverk for lufthavnoperatør stilles det konkrete krav til et strategisk Central Safety Review Board. Disse kravene har blitt presentert for det som tidligere het Sentral Sikkerhetskomité (nå Central Safety Review Board) og det har blitt diskutert ny sammensetning, konsernperspektiv, agenda og grensesnitt mellom denne mer strategiske komitéen opp mot mer operative komitéer. Agendaen har blitt spisset i henhold til EU-kravene.

Ytterligere implementering og forbedring av styringssystemet, herunder sikkerhetsstyringen, inkludert blant annet fokus på operasjonell risikostyring og sikkerhetskultur, vil pågå i 2017.

Alle uønskede hendelser av en viss alvorlighet følges opp. Innen sikkerhetsstyringen jobbes det risikobasert, hvor proaktive

indikatorer innen sikkerhet er etablert, samt at reaktive metoder benyttes som kilder til å jobbe proaktivt. Rapporteringskulturen i konsernet er god, og rapportene omhandler potensielle eller mindre alvorlige forhold, som gir muligheter til læring og forbedring. Oppfølging av avvik har høyt fokus i alle deler av konsernet.

### Droner

I lys av ny forskrift rundt bruk av droner, har Avinor behov for en enhetlig måte å opptre på rundt droneaktivitet. Det er etablert et eget RPAS-team (Remotely Piloted Aircraft System) som vil sikre dette. Avinor Flysikring AS og Avinor AFIS har utarbeidet prosedyrer for å svare ut kravene i forskriften. Formålet med prosedyrene er å sikre at operasjoner med luftfartøy uten fører om bord håndteres sikkert og ensartet ved ikke-kontrollerte og kontrollerte lufthavner.

Videre har Avinor på sine nettsider publisert kart og regler for flyging med droner rundt Avinors lufthavner. Dette er regler for luftfartøy som ikke har fører om bord innenfor lufthavnens trafikkinformasjons- og kontrollsoner. Trafikkinformasjons- og kontrollsoner er etablert for å beskytte luftrommet rundt lufthavnen og flygingene som trafikkerer lufthavnen.

### Ulykker og alvorlige luftfartshendelser

Det var i 2016 én luftfartsulykke uten personskader i norsk luftfart der Avinor medvirket til årsaken – kollisjon mellom helikopter og bil. Det var ingen alvorlige luftfartshendelser der Avinor var en medvirkende part.

#### ULYKKER OG ALVORLIGE LUFTFARTSHENDELSER 2015-2016

	ALVORLIG LUFTFARTSHENDELSE	LUFTFARTSULYKKE U/ PERSONSKADER	LUFTFARTSULYKKER M/ PERSONSKADER
2016	0	1	0
2015	2	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).

### Omfattende revisjonsprogram i 2016

Konsernet arbeider systematisk med å vedlikeholde en god sikkerhetskultur og høy flysikkerhet. Som ett av flere virkemidler gjennomføres det regelmessig revisjoner både ved enhetene og av spesifikke fagområder for å verifisere at konsernet etterlever relevante lover og forskrifter.

Leverandører revideres regelmessig for å sikre riktig kvalitet på leveransen i forhold til gyldige avtaler. Hvor ofte er avhengig av leveransens kritikalitet. Leverandører som leverer tradisjonelle lufthavntjenester følges derfor nøye gjennom revisjoner. Dette for å sikre at disse tjenestene leveres innenfor rammene av Avinor sine sertifikater.

Et revisjonsprogram etableres for ett år av gangen og godkjennes av konsernsjefen. Funn som avdekkes gjennom revisjonene legges inn som avvik i verktøyet for avvikshåndtering og følges opp av den som er definert som risikoeier. Funn som registreres hos eksterne parter blir fulgt opp av oppnevnt kontaktperson hos Avinor gjennom Avinor sitt verktøy for avvikshåndtering.

Mye revisjonsressurser har vært brukt i løpet av 2016 i forbindelse med sivil overtagelse av Bodø lufthavn og outsourcing av bakkjetjenestene (plasttjeneste, brann og redningstjeneste og elektrotjeneste) både i forbindelse med prior audits og ordinære revisjoner. Totalt ble det gjennomført 6 revisjoner (interne og eksterne) i forbindelse med sivil overtagelse av Bodø lufthavn i løpet av 2016.

Avinor arbeider for sertifisering i henhold til ISO 14001 (miljøsertifiseringskrav). Ekstern sertifiseringsrevisjon ble i denne forbindelse gjennomført i desember 2016. I forbindelse med implementering av miljøstyring ute på lufthavnene og som forberedelse til den eksterne sertifiseringsrevisjonen er det gjennomført 19 implementeringsrevisjoner innen ytre miljø i 2016. Disse revisjonene har vært gjennomført både som fjernrevisjoner og stedlige internrevisjoner.

Med unntak av implementeringsrevisjoner innen ytre miljø er det totalt gjennomført 29 interne revisjoner og 17 revisjoner av eksterne parter (leverandører og andre aktører ved lufthavnene) i regi av Avinor AS og Oslo lufthavn AS i 2016. Oslo lufthavn AS ble for øvrig fusjonert med Avinor AS 1. januar 2016.

Funn fra revisjoner ligger hovedsakelig innenfor kategorien styring og oppfølging. Innenfor denne kategorien viser trendene en overvekt av revisjonsfunn innenfor områdene 1. Styringssystem og dokumentasjon, 2. Oppfølging av daglig drift og 3. Kompetansestyring.

I Avinor Flysikring AS er det i henhold til revisjonsprogrammet gjennomført ni interne revisjoner og to (eksterne) leverandørrevisjoner. I tillegg gjennomførte DNV revisjon i forbindelse med ISO 9001-sertifikatet og Luftfartstilsynet gjennomførte seks tilsynsrevisjoner av Avinor Flysikring AS. Det ble ikke avdekket funn med høyt risikonivå. Noen funn har vært knyttet til:

- Regime for kontroll med utskrevne dokumenter
- Kjennskap til grunnlagsdokument sikkerhet
- Lokale regelverk: det påtreffes referanser til utgått overordnet dokumentasjon innen styring /konsernfelles prosedyrer

### Security - sikkerhetskontroll

Trusselbildet har utviklet seg ytterligere i forhold til foregående år. I følge PST utgjør ekstreme islamister den største trusselen for terrorhandlinger. Det foreligger ingen opplysninger som tilsier at Norge er spesielt utsatt, men av trussel-aktørene er Norge beskrevet som et legitimt mål. Avinor jobber kontinuerlig med utvikling av gode sikringstiltak og samarbeider med blant annet politiet for å tilrettelegge for rask og riktig respons ved eventuelle hendelser.

I 2016 har Avinor bygget videre på tidligere investeringer og alle lufthavner har nå utstyr for deteksjon av sprengstoffpartikler, samt analyse av flytende væske. Ved Oslo lufthavn er det med bakgrunn i tidligere års testing anskaffet sikkerhetsskannere for å styrke sikkerheten ytterligere og samtidig redusere den personlige belastningen sikkerhetskontrollen utgjør for de reisende. Det legges stor vekt på 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. Avinor tilstreber alltid å ha sikkerhetspersonell av begge kjønn tilgjengelig. Samtidig er det tilgjengelig avlukker eller skjermingsmuligheter, for å ivareta den personlige integritet ved screening.

Avinor leverte i 2016 svært gode kvalitetsresultater innen security. Trenden fra 2015, med en reduksjon i antall avvik og avvikenes alvorlighet, fortsatte. Innføring av nye elementer i regelverk medførte noe arbeid opp mot compliance i en implementeringsperiode, men totalt sett har innføringen fungert svært godt. Tett, åpent og godt samarbeid med både leverandører og myndighetene har bidratt til en tydelig forbedring innen enkelte områder som tidligere var utfordrende.

#### Human trafficking

Avinor har ingen egne systemer for rapportering knyttet til human trafficking. Slike saker registreres i straffesakssystemet og håndteres av aktuelle myndigheter, som politi og toll. Disse 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 framstår som usikre og der det er mistanke om human trafficking.

#### Samfunnsikkerhet og kriseberedskap

Avinor har opprettholdt fokus på et høyt sikkerhetsnivå og tilstrekkelig beredskap for håndtering av uønskede hendelser. For å bidra til god håndtering har Avinor etablert felles kommunikasjonsplattform for en økt integrering i krisehåndteringsarbeidet med både departementet, tilsynsmyndigheten og andre aktører som deltar i trussel- og krisehåndteringsarbeidet.

Revitalisering av Totalforsvaret medfører økt fokus på hvilke tjenester Avinor er forventet å levere. Arbeidet med å sikre at Avinor møter forventningene er startet opp og vil fortsette framover. Avinor har også satt spesielt fokus på å kunne møte forventningene relatert til ny sikkerhetslov og skjerming av infrastruktur og informasjonssystemer.

#### Sertifisering av Avinors lufthavner

Avinor AS ble i mai 2016 sertifisert som lufthavnoperatør for sivil lufttrafikk i henhold til et felleseuropeisk regelverk, utarbeidet av det europeiske flysikkerhetsbyrået European Aviation Safety Agency (EASA). Konsernsjefen er Accountable manager.

Kristiansund lufthavn, Bodø lufthavn og Svalbard lufthavn AS har i 2016 mottatt et utformingssertifikat som tilsier at lufthavnen oppfyller utformingskravene i det felleseuropeiske regelverket. Avinor har sendt inn søknad om utformingssertifikat for 37 lufthavner, inklusive Oslo lufthavn, og vil sende søknad for de resterende lufthavnene våren 2017. Alle lufthavner som skal drifte sivil lufttrafikk må ha et utformingssertifikat innen utgangen av 2017.

I forbindelse med sertifiseringen er det gjennomført en del endringer, både i måten Avinor drifter sine lufthavner og i utformingen av lufthavnene.

#### Prosjekter, forskning og utvikling

Avinor Flysikring AS gjennomfører flere prosjekter som bidrar til å optimalisere bruken av norsk luftrom. Hensikten med prosjektene er økt sikkerhet, økt kapasitet, mer effektive tjenesteleveranser og reduserte miljøpåvirkninger. Gjennom prosjektet NORWAM investeres det i ny teknologi som skal sikre full overvåkingsdekning i norsk luftrom, samtidig som gammel teknologi fases ut. Dette vil redusere bedriftens kostnader både med tanke på investeringer og drift av de nye systemene. I tillegg vil det bli etablert en overvåkingskorridor fra fastlandet til Svalbard som vil gi kundene en mer effektiv tjeneste.

Videre er det gjennomført en betydelig oppgradering av Air Traffic Management-systemet (NATCON) som har gjort det mulig å etablere et Free Route Airspace-konsept i samarbeid med våre naboland. Innføring av Free Route Airspace innebærer at flyselskapene kan velge å fly mer direkte ruter enn tidligere, med dertil reduserte drivstoffkostnader. Prosjektet har fått stor anerkjennelse internasjonalt og har også mottatt en pris fra EU-kommisjonen.

Dagens ATM-system (NATCON) må erstattes i løpet av en 5-årsperiode for å kunne tilfredsstillere framtidens krav. Avinor Flysikring AS har valgt å gjøre dette i samarbeid med andre internasjonale tjenesteleverandører for å holde investeringskostnadene så lave som mulig. Det planlegges med at det nye ATM-systemet skal være operativt i Sør-Norge i løpet av 2020 og i Nord-Norge i 2022.

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

Avinor skal fokusere på langsiktige mål knyttet til de tre største miljøutfordringene ved lufthavndrift, henholdsvis klima, støy og utslipp til vann og grunn.

Miljøarbeidet i konsernet har blitt ytterligere styrket i 2016. Over en periode på flere år har Avinor jobbet med et omfattende miljøløft som både omfatter forbedring av miljøstyringen og arbeidet med de enkelte miljøfagene, sentralt og lokalt ute på lufthavnene. Avinor har besluttet å sertifisere miljøstyringen og det operative miljøarbeidet etter ISO 14001:2015-standard. Oslo lufthavn ble sertifisert allerede i 2014.

### KLIMAGASSUTSLIPP

Avinors klimamål: Innen 2020 skal egne totale kontrollerbare klimagassutslipp halveres sammenlignet med 2012. Avinor skal bidra til å redusere klimagassutslipp fra tilbringer-tjenesten og flytrafikken.

#### Klimagassutslipp fra lufthavndriften

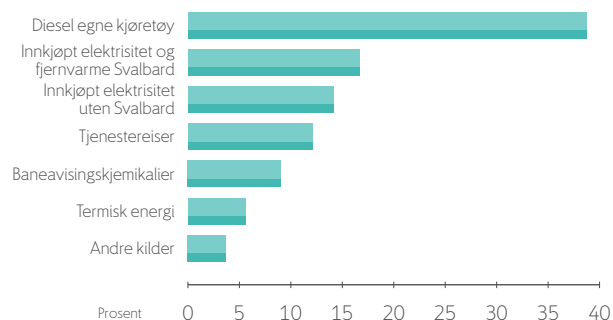
Den største utslippkilden av klimagasser ved lufthavner er flyene som lander og tar av, dernest kommer tilbringer-tjenesten (altså klimagassutslipp fra transport til og fra lufthavnene). Avinors egne klimagassutslipp er knyttet til drift av lufthavnene og er relativt små sammenlignet med klimagassutslipp fra fly og tilbringer-tjeneste. De største utslippene fra Avinors drift kommer fra forbruk av drivstoff til egne kjøretøy, etterfulgt av energiforbruk (inkluderer

elektrisitet, fjernvarme og annen termisk energi) og tjenestereiser med fly og bil. Andre utslippkilder som inngår blant Avinors egne er kjemikalier til baneavising og brannøvingsfelt.

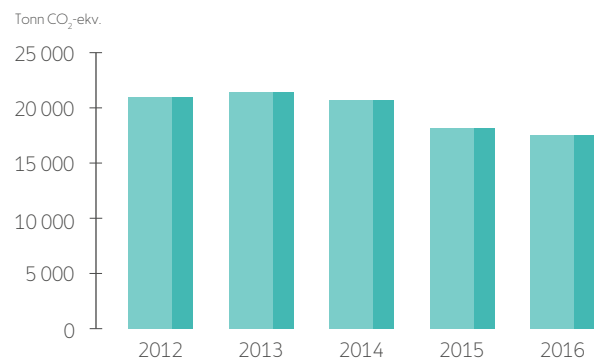
Avinor utarbeider klimaregnskap i henhold til «The Greenhouse Gas Protocol», og kjøper klimakvoter for å kompensere for egne utslipp.

I 2016 var Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndrift på ca 17 500 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, en reduksjon på 900 tonn sammenliknet med 2015. I henhold til målet vårt om å halvere egne kontrollerbare klimagassutslipp i 2020, sammenlignet med 2012, har vi i 2016 en reduksjon på litt under 20 prosent sammenlignet med 2012. Denne nedgangen skyldes hovedsakelig en generell reduksjon av klimagassutslipp fra norsk produksjon og import/eksport av elektrisk kraft, og ikke reduksjon i Avinors energiforbruk. Utslippene fra Avinors virksomhet avhenger sterkt av værforholdene i vinterhalvåret, som følge av behov for snøbrøyting, oppvarming og forbruk av avisingkjemikalier. Forbruk av drivstoff er redusert noe i perioden 2012-2016, og innfasing av andre generasjon biodiesel startet i større skala ved Oslo lufthavn i 2016. Bruk av elektriske biler og hydrogenbil samt innfasing av biodiesel har redusert Avinors klimagassutslipp med ca 250 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2016.

KILDENE TIL AVINORS EGNE KONTROLLERBARE KLIMAGASSUTSLIPP



AVINORS EGNE KONTROLLERBARE KLIMAGASSUTSLIPP





Airport Carbon Accreditation (ACA) er en bransjeordning som lufthavnoperatører kan akkreditere seg i. Hensikten med ordningen er å redusere klimagassutslipp fra lufthavner verden over. I 2016 var hele 156 lufthavner med i ordningen, og dette betyr at 31 prosent av global passasjertrafikk gikk via ACA-akkrediterte lufthavner. I Avinor har Oslo lufthavn, Trondheim lufthavn og Kristiansand lufthavn har vært akkreditert i ordningen fra starten i 2009. Bergen lufthavn og Stavanger lufthavn har deltatt siden 2014. Lufthavner som deltar i ordningen må sette forpliktende mål for utslippsreduksjoner, utarbeide detaljerte klimaregnskap og vedta tiltaksplaner.

Avinor etablerte en rammeavtale for kjøp av andre generasjon biodiesel i 2016. Biodrivstoffet oppfyller kriterier om bærekraft<sup>2)</sup> og er fritt for palmeolje. Biodrivstoff vil på sikt kunne redusere utslippet fra kjøretøy betydelig. Oslo lufthavn startet i 2015 test av biodiesel på tunge kjøretøy. Grunnet vellykket test uten driftsmessige problemer ble testen utvidet i 2016. I 2016 startet også Trondheim lufthavn innføring av biodiesel på et utvalg kjøretøy. Bergen lufthavn anskaffet en egen tank for biodiesel i 2016, og skal fase inn biodiesel i 2017.

Videre er det fokus på at det ved anskaffelser av kjøretøy, alltid skal gjøres en vurdering av om fossile kjøretøy kan erstattes med elektriske kjøretøy. Det ble kjøpt inn tretten nye administrative kjøretøy til Avinor i 2016, av disse var fem elektriske og fem hybrider. Oslo lufthavn har nå sytten elektriske biler og én hydrogenbil og har dermed Avinors største bilpark av nullutslippskjøretøy.

### Utslipp av klimagasser fra flytrafikken

Avinor har siden 2007 samarbeidet med flyselskapene og NHO Luftfart om å legge til rette for reduserte klimagassutslipp fra flytrafikken. Det er publisert to rapporter<sup>3)</sup> 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 innføring av biodrivstoff kan påvirke dette.

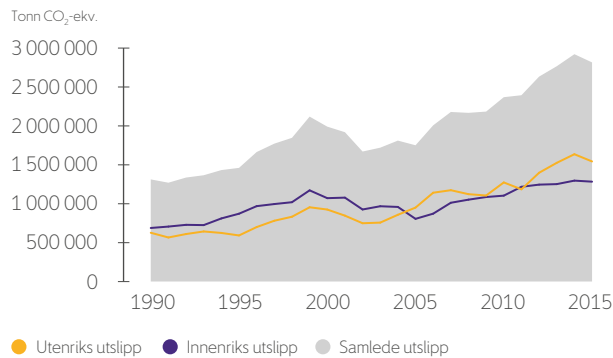
De viktigste utslippsreducerende tiltakene er knyttet til flåteutskifting, effektivisering av luftrommet og biodrivstoff og etter hvert introduksjon av elektriske fly.

Klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart tilsvarte ifølge Statistisk Sentralbyrå (SSB) i 2015 (siste offisielle tall) 2,4 prosent av samlede innenriks utslipp (1,28 av totalt 53,9 millioner tonn). Det er disse utslippene som er omfattet av Kyotoprotokollen og som rapporteres i SSBs statistikk om klimagassutslipp fra norsk territorium. Dette er likt i alle land. Klimagassutslipp fra utenrikstrafikken, det vil si fra norske lufthavner til første destinasjon i utlandet, var i 2015 1,54 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Disse utslippene rapporteres årlig av Miljødirektoratet til FNs Klimakonvensjon (UNFCCC). Samlede klimagassutslipp fra alt jettflydrivstoff til sivile formål solgt på norske lufthavner i 2015 tilsvarer om lag 5 prosent av Norges samlede utslipp, i størrelsesorden 2,8 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter – en nedgang

2) <http://www.miljodirektoratet.no/Documents/publikasjoner/M10/M10.pdf>

3) Se <https://avinor.no/konsern/miljo-og-samfunn/rapporter/> En tredje rapport publiseres våren 2017

## KLIMAGASSUTSLIPP FRA NORSK LUFTFART 1990-2015



sammenliknet med 2014. Samlede CO<sub>2</sub>-utslipp fra global luftfart var ifølge IATA<sup>4)</sup> 781 millioner tonn, eller om lag to prosent av de globale CO<sub>2</sub>-utslippene (36 milliarder tonn) i 2015. 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 mellom 0,8 og 2,5, med et modellgjennomsnitt på 1,8. Innenrikstrafikken i Norge er i begrenset grad i disse høydene<sup>5)</sup>.

### Flyelskapene 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 enn forrige generasjons fly. I 2016 startet innfasingen av flytypen A320 NEO og Boeing 737-Max. Det gir 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. Antall kurvede innflygninger på Oslo lufthavn som følge av den reviderte støyforskriften var 13 700 i 2016. Dette tilsvarer en beregnet reduksjon i drivstofforbruk på 1 000 tonn, som tilsvarer en reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslipp på 3 200 tonn. Prosedyrer for kurvede innflygninger er også implementert på Haugesund lufthavn og på Harstad/Narvik lufthavn, 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 flyelskapene kan planlegge flygningene på 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. I januar 2016 ble Avinor Oslo lufthavn, i samarbeid med AirBP, SkyNRG, Lufthansa Group, KLM og SAS, verdens første internasjonale lufthavn som kan levere biodrivstoff til alle flyselskap som tanket der. I fjerde kvartal ble ny leveranse av biodrivstoff mottatt fra AltAir i California. Det er 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. Avinor har samarbeidet med en rekke aktører med henblikk på produksjon av jet biodrivstoff til luftfart i Norge. 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.

### Elektriske fly

Sammenliknet med jet biodrivstoff, som relativt enkelt kan benyttes i fly, er utviklingen av elektriske fly kommet kort. Imidlertid er både interessen for og aktiviteten rundt utviklingen av elektriske fly økende. En rekke aktører, inkludert Siemens, NASA, Boeing og Airbus, arbeider nå med el-fly-prosjekter. Det helelektriske og oppladbare Airbus E-Fan fløy over den engelske kanal sommeren 2015. Avinor har sammen med Norges Luftsportforbund (NLF) etablert et langsiktig prosjekt for innfasing av elektriske fly i norsk luftfart. Avinor mener å ha unik infrastruktur for analyser og testing av elektriske fly, og kan tilby kompetanse og finansiell utviklingsstøtte.

Avinor mener det er grunnlag for et større prosjekt for å vurdere mulig bruk av helelektriske eller hybridfly til kommersiell luftfart. Sammen med andre aktører vil Avinor vurdere muligheter og utfordringer, med mål om å introdusere denne type fly på norske innenriksruter i løpet av 10-15 år. Sammen med NLF vil Avinor ta kontakt med aktuelle flyselskaper og industrielle aktører som vil bli invitert inn i prosjektet.

### 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. Utfordringene på

4) [http://aviationbenefits.org/media/149668/abbb2016\\_full\\_a4\\_web.pdf](http://aviationbenefits.org/media/149668/abbb2016_full_a4_web.pdf)

5) Lund, Marianne T, Borgar Aamaas, Terje Bernitsen og Jan S. Fuglestedt (2016): «Luftfart og klima - En oppdatert oversikt over status for forskning på klimaeffekter av utslipp fra fly», CICERO Report 2016:5.

tilbringersiden er knyttet både til transportnettet og transportformene. Bosettingsmønsteret i lufthavnenes influensområder 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.

En passasjergruppe som gir store 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 en gruppe reisende Avinor særlig 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 Avinor 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.

#### KOLLEKTIVANDELER VED DE FIRE STØRSTE LUFTHAVNENE I NORGE

LUFTHAVN	KOLLEKTIVANDEL					
	2009	2014	2015	2016	MÅL 2020	TAXI 2016
Oslo	64	66	71	70	70	4
Stavanger	14	17	18	19	30	24
Bergen	27	34	42	38	50	18
Trondheim	42	45	52	54	50	9

Kilde: Reisevaneundersøkelsene (RVU)

Oslo, Bergen og Trondheim har sett en svært positiv utvikling i kollektivandelen i tilbringertjenesten de siste årene. Basert på utviklingen vil Avinor øke ambisjonsnivået ytterligere mot 2030. For Oslo lufthavn er allerede målet for 2030 satt til 75 prosent.

#### Avgifter og kvoter

Norsk innenriks luftfart er som et av få land i verden ilagt CO<sub>2</sub>-avgift. I 2016 utgjør denne 1,10 kroner per liter jet fuel, eller 431 kroner per tonn CO<sub>2</sub> (+ 10 prosent mva). Iht internasjonale avtaler er det ikke anledning til å legge CO<sub>2</sub>-avgift på utenrikstrafikken.

Siden 2012 har sivil luftfart også vært del av EUs kvotehandelsystem, på linje med energi og industri. EUs mål 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. For perioden 2013-2016 ble det, i påvente av at det innføres et eventuelt globalt regime i regi av ICAO, vedtatt at kun flygninger internt i EU/EØS skal omfattes. EU vurderer nå hvorledes dette skal tas videre.

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. Kvoteprisen<sup>6)</sup> har variert mellom 235 kroner per tonn CO<sub>2</sub> i juli 2008 og 21 kroner per tonn CO<sub>2</sub> i april 2013. Per februar 2016 omsettes kvoter for anslagsvis 55 kroner pr. tonn. EU forventes å sette ned omfanget av tilgjengelige kvoter fram mot 2030, for at målene 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 kvotehandelsystemet, innfasing av bærekraftig biodrivstoff og effekten av utslippsreducerende tiltak i flyflåten.

1. juni 2016 ble det innført en passasjeravgift på alle avreiste flygninger fra norske lufthavner. I 2017 er denne på 82 kroner pr passasjer.

FN-organisasjonen for sivil luftfart (ICAO) har besluttet karbonnøytral vekst fra 2020 som sektormål for internasjonal luftfart. På generalforsamlingen i oktober 2016 ble det enighet om å innføre et kvotesystem for klimagassutslipp fra internasjonal luftfart som, sammen med andre tiltak, skal bidra til å nå målet. Mekanismens første fase på 6 år fra 2021 vil være frivillig for statene. Så langt har 66 stater, deriblant Norge, meldt frivillig deltakelse i denne fasen. Flytrafikken mellom disse statene står for over 86 prosent av den internasjonale flytrafikken.

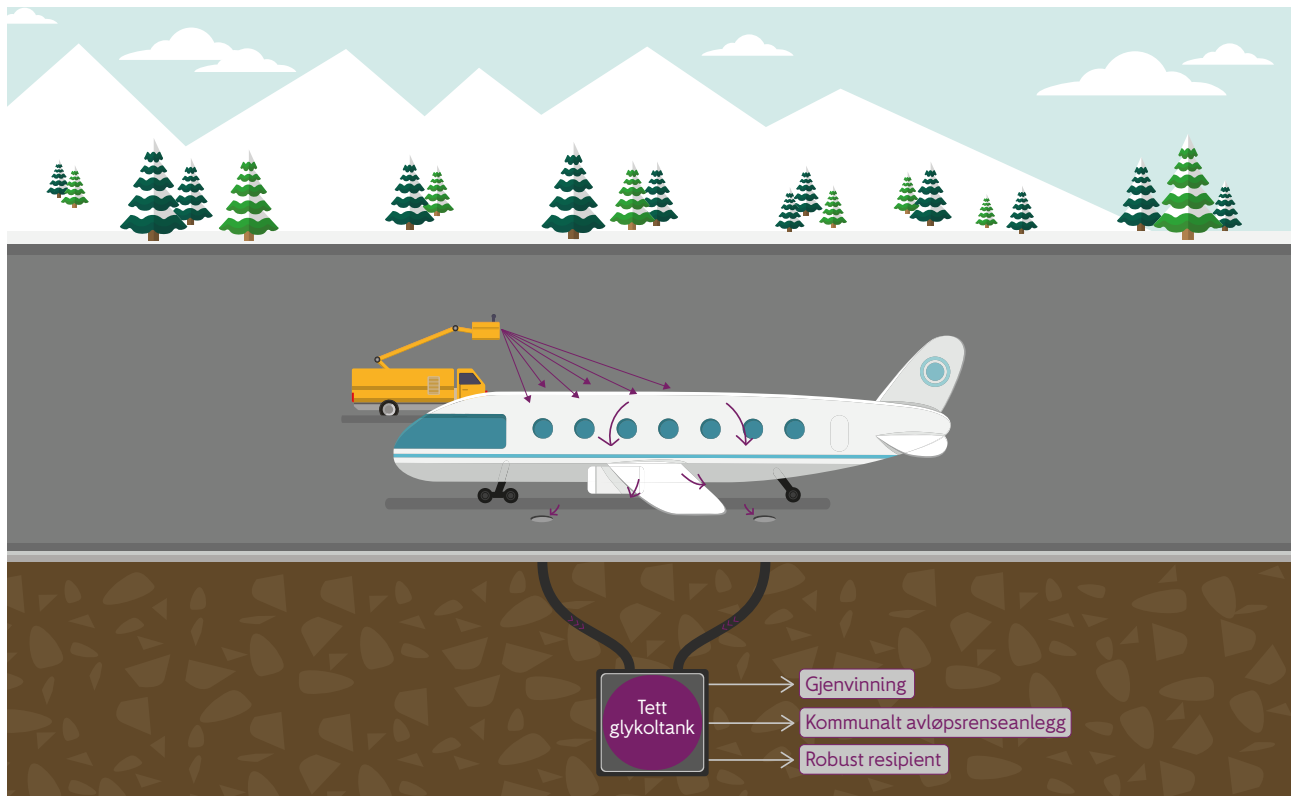
Luftfartens infrastruktur er selvfinansierende. Finansiering av drift og investeringer i Avinors nett av lufthavner dekkes av lufthavnavgifter og salg på lufthavnene, og drift av og investeringer i flysikringsvirksomheten dekkes av flysikringsavgifter. Lufthavnavgiftene er betaling for tjenester flyselskap og passasjerer benytter på Avinors nett av lufthavner, et prinsipp som er forankret i den globale Chicago-konvensjonen. Flysikringsavgiftene er betaling for tjenestene som Avinor Flysikring yter flyselskapene i luftrommet de har ansvaret for.

#### KLIMATILPASNING

Store historiske klimagassutslipp gjør at den globale middeltemperaturen vil fortsette å øke selv med massive kutt i framtidige utslipp. Dette vil medføre klimaendringer på hele kloden. I Norge kan vi forvente varmere, villere og våtere klima, men med store regionale og lokale variasjoner. Framskrivningene fra klimamodellene viser at fra omkring 2040 og utover kan klimaet endres betydelig. Framtidens klima må derfor hensyntas i infrastrukturprosjekter som gjennomføres i dag.

Siden 2001 har Avinor, Vegdirektoratet, Kystverket og Jernbaneverket (Jernbanedirektoratet) vurdert klimaendringenes påvirkning på egen virksomhet gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). I tillegg har Avinor utført egne risiko- og sårbarhetsanalyser.

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



Flere av Avinors lufthavner har fått etablert oppsamlingsystem med tett tank for avisingskjemikalier.

En rekke tiltak for å redusere klimasårbarheten er gjennomført, herunder etablering av nye dimensjoneringskriterier for kritisk infrastruktur. Avinor vil videreføre dette arbeidet.

Avinor er med i Klima2050, et senter for forskningsbasert innovasjon i regi av SINTEF, og bidrar her med pilotprosjekter på blant annet bedre rensing av avrenning fra rullebaner og vedlikeholdsregime, inkludert klimatilpasning av eksisterende bygninger. Det jobbes også med klimatilpasning gjennom ICAO og bransjeorganisasjonen Airport Council International (ACI).

## VANN OG GRUNN

Avinors miljømål for vann og grunn 2016-2020: Der skal ikke oppstå nye grunnforurensninger eller redusert tilstand i vannmiljøet ved lufthavnene.

Det er mange ulike behov som skal ivaretas ved drift av lufthavner, og mange av aktivitetene medfører forbruk av kjemikalier med potensielle utslipp. Det er en viktig del av Avinors samfunnsansvar til enhver tid å redusere forbruket av kjemikalier, finne de mest miljøriktige alternativene, samt overvåke påvirkningen lufthavndriften har på omkringliggende miljø.

Alle Avinors lufthavner har egne utslippstillatelser som blant annet regulerer hvor mye avisingskjemikalier og kjemikalier til brannøvelser det er tillatt å bruke.

Avisingskjemikalier brukes for å sikre at det ikke er is og snø på flyene før de skal i luften, og de brukes for å sikre trygge

landingsforhold ved å sørge for tilstrekkelig friksjon på rulle- og taksebaner. Slike avisingskjemikalier er ikke giftige, men ved nedbryting forbrukes oksygen. Dette kan være uheldig hvis vannforekomstens tålegrense og naturlige nedbrytingskapasitet overstiges.

For å ha tilfredsstillende beredskap for uønskede hendelser og ulykker må det gjennomføres rutinemessige brannslukningsøvelser. Slike øvelser skal gjennomføres på lufthavner med godkjente brannøvingfelt, og det benyttes ulike petroleumsprodukter for å få realistiske øvelser. Brannøvingfeltene er derfor tilknyttet systemer for oppsamling av avrenning som inkluderer oljeutskillere, for å beskytte naturmiljøet mest mulig.

Avinor har utarbeidet egen prosedyre for miljøovervåking, og gjennom denne vil en kunne dokumentere utslipp, tålegrenser og eventuell påvirkning på det omkringliggende miljøet. Slike overvåkningsprogrammer kan i tillegg benyttes for å sette inn riktige tiltak dersom det oppdages avvik. Som et ledd i Avinors moderniseringsprogram, har det vært gjennomført opplæring i prøvetaking ved enkelte lufthavner i 2016. Dette gjør at personell ute på lufthavnene er bedre i stand til selv å følge opp utslipp til naturmiljø og påvirkning på resipient.

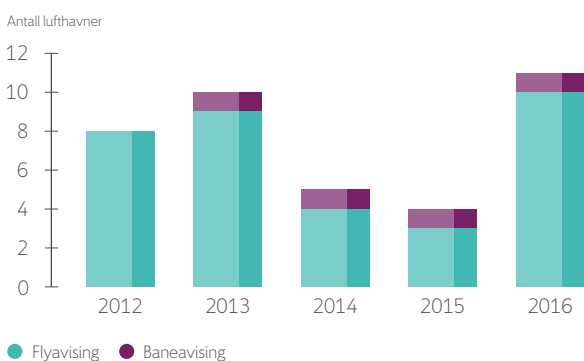
De siste vintrene har Avinor generelt hatt et økt forbruk av avisingskjemikalier. Dette gjelder hovedsakelig flyavisingskjemikalier, og skyldes i stor grad mer utfordrende vær. Flyavisingskjemikalier benyttes spesielt mye når det er nedbør vinterstid for å hindre at det dannes is på flyene. I 2016 var det ved 10 av Avinors lufthavner brudd på utslippstillatelsens vilkår for flyavising.



Prøvetaking i forbindelse med miljøovervåkning ved Kirkenes lufthavn.

I tillegg ble det i vintersesongen 2015-2016 påvist to brudd på utslippstillatelsen i vassdragene ved Oslo lufthavn, mens det i 2016 var totalt to mindre brudd på utslippstillatelsen for grunnvannet. Disse bruddene følges tett opp og har blant annet bidratt til at Avinor har utarbeidet praktiske løsninger, ikke bare for å redusere forbruket av kjemikalier, men også for å fremme bedre kontroll for å hindre spredning av kjemikalier etter påføring. Det har videre blitt etablert oppsamlingsystem og tette tanker for avisingskjemikalier ved flere lufthavner. Disse tankene er tilknyttet kommunalt avløpsnett og fører det kjemikalieholdige vannet til mer robuste resipienter, typisk fjorder med større nedbrytingskapasitet.

#### ANTALL LUFTHAVNER MED DRIFTSMESSIGE BRUDD PÅ VILKÅR FOR FLY- OG BANEAVISING



På Oslo lufthavn er det stadig fokus på å vurdere langtidseffektene på grunn og grunnvann som følge av avisingskjemikalier som spres langs rulle- og taksebaner. Tilgangen på oksygen har begrenset nedbrytningen i de mest kritiske områdene. På bakgrunn av dette har det blitt satt ned 65 brønner som injiserer luft til grunn og grunnvann. Prosjektet har allerede i 2016 vist positiv effekt med tanke på økt nedbrytning av kjemikalierne.

Avinor fikk i 2016 nye utslippstillatelser for Leknes og Ålesund, og det ble søkt om nye utslippstillatelser for lufthavnene i Ørsta-Volda, Kirkenes og Mosjøen.

Det ble i 2016 registrert seks forurensninger i grunnen. Av disse var imidlertid tre av registreringene gamle PFAS-forurensninger.

#### PFAS

Avinor benyttet fram til 2011 ulike typer per- og polyfluorerte bestanddeler (PFAS) i brannskum ved brannøvningsfeltene sine. Den mest kjente forbindelsen, PFOS, ble faset ut i 2001. Etter hvert som det har blitt dokumentert at flere av PFAS-forbindelsene er å betegne som giftige og persistente (brytes ikke ned), har Avinor gått over til fluorfritt brannskum. Flere år med bruk av fluorholdig brannskum har imidlertid ført til forurensning i grunnen på flere av Avinors brannøvningsfelt. Disse forurensningene bidrar fremdeles til avvenning av PFAS til omkringliggende miljø.

Avinor har en løpende oppfølging av PFAS-forurensningene ved sine lufthavner, og prøvetaking for analyse av PFAS er tatt inn i flere av de årlige miljøovervåkningsprogrammene.

Etter omfattende prøvetaking av vann, jord og biota og risikovurderinger knyttet til PFOS, ble rapporter fra 18 lufthavner ferdigstilt i 2016. Det er også utarbeidet tiltaksplaner for PFOS-forurensset grunn ved Harstad/Narvik lufthavn og Kristiansand lufthavn etter pålegg fra Miljødirektoratet. Tiltaksplan for brannøvningsfeltene i tilknytning til Svalbard lufthavn er under utarbeidelse etter at Sysselmannen på Svalbard ga Avinor, Longyearbyen Lokalstyre og Store Norske Spitsbergen Kullkompani et felles pålegg om utarbeidelse av tiltaksplan for PFAS-forurensningene.

På Oslo lufthavn har rensingen av PFOS-forurensset grunnvann og spillvann fra brannøvningsfeltet gitt gode resultater. I løpet av året har vasking av jordmasser blitt implementert flere steder for å skylle ut større mengder PFOS. Tiltaket følges tett for å dokumentere effekten.

Avinor er i god dialog med Miljødirektoratet i disse sakene og har fokus på kost-nytte perspektivet i tiltaksvurderingene.

#### FLY- OG HELIKOPTERSTØY

Avinors miljømål for støy 2016-2020: 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<sup>7)</sup>. Dette omfatter hovedsakelig personer utsatt for støy fra jagerfly,

7) 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.



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 nærrområder. Det blir gjennomført regelmessig støykartlegging ved alle lufthavner og trasébruken ved de store lufthavnene blir monitorert.

Det viktigste verktøyet for å hindre økt flystøyeksponering i boligområder, er flystøysonekart som beskriver støybildet 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 mai 2016 trådte en revidert støyforskrift utarbeidet av Luftfartstilsynet i kraft for Oslo lufthavn. Denne regulerer blant annet rullebanebruk og hvilke områder som kan overflys i nærrområdene 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. Overholdelse av de nye utflygningskorridorer ligger over 95 prosent. Justeringen gjør det mulig å opprettholde avgangskapasiteten på lufthavnen, samtidig som man unngår å fly over nærrområdene 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, samt administrativ ledelse i berørte kommuner. Utvalget koordinerer tiltak som har redusert støybelastning som mål.

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



## ENERGI

Avinors miljøstrategi 2016-2020: Innføre energiledelse og energioppfølging i organisasjonen, redusere innkjøpt elektrisitet, gjennomføre energioptimerende tiltak, redusere det totale energiforbruket og fase ut fossile energikilder.

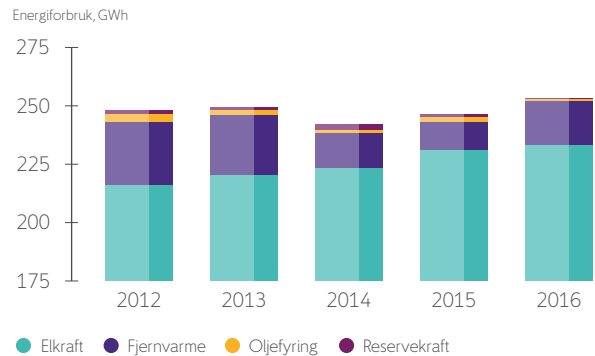
Energien som forsyner Avinors bygningsmasse og infrastruktur kommer hovedsakelig fra innkjøpt elektrisitet. Noen lufthavner er knyttet til fjernvarmenett. I tillegg er det noen lufthavner som har egenprodusert energi fra blant annet sjøvannsvarmeveksling, grunnvarme og solenergi. Energien brukes hovedsakelig til oppvarming, kjøling, belysning, baneanlegg og annet teknisk utstyr.

Det er ikke spesifisert et konkret mål for redusert energiforbruk i miljøstrategien, men det er definert at innkjøpt elektrisitet skal reduseres og at det totale energiforbruket skal minimeres. Totalt har Avinor sitt energiforbruk økt fra 2015 til 2016. En del av økningen skyldes økt byggevirksomhet og økt antall kvadratmeter bygg.

Det er vanskelig å gjennomføre energitiltak uten å vite hvor besparelsene kan gjøres. Det er derfor viktig å regelmessig gjennomføre energikartlegginger av bygg og anlegg for å finne de gode tiltakene. Enova har en støtteordning der de gir 1 kr/kvm bygg som kartlegges for energitiltak. Oslo lufthavn benyttet seg i 2016 av dette og kartla hele terminalbygget (140 400 kvm). Prosjektet hadde som mål om å finne tiltak som ga minst 10 prosent reduksjon, men klarte å finne en potensiell reduksjon på hele 29 prosent. Dette var alt fra bedre varmegjenvinning i ventilasjonsaggregatene, utskiftning til LED-belysning, optimert styring av bagasjehåndteringssystemet, til bedre styring av snøsmelteanleggene (bakkevarme).

På de resterende lufthavnene ble det i 2016 gjennomført flere mindre energioptimerende tiltak som blant annet omfattet utskiftning til LED-belysning, oppgradering av varme- og ventilasjonsanlegg og økt behovstyring. Arbeidet med innføring av energiledelse og energioppfølgingssystem er videreført og det er nå 20 lufthavner som er inne i systemet. Innen utgangen av 2017 vil alle Avinors lufthavner ha innført energiledelse og energioppfølgingssystem. Det jobbes også med å finne gode løsninger for å fjerne forbruket av fossile energikilder til oppvarming av bygg.

## AVINORS ENERGIFORBRUK FORDELT PÅ KILDER

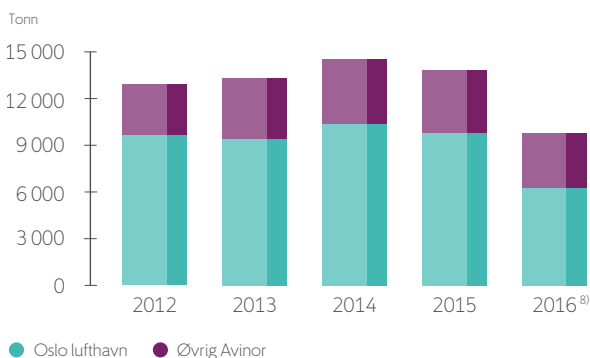


På Svalbard lufthavn ble det i 2016 etablert et solcelleanlegg, og det er planlagt videre utbygging av anlegget i 2017 da det viste seg at effekten på anlegget var høyere enn forventet pga refleksjon. Stavanger lufthavn startet også et pilotprosjekt med solceller i samarbeid med Lyse energi sommeren 2016. Ambisjonen med anlegget er blant annet å forberede lufthavnen på en utvidelse av ladekapasiteten til elbiler og busser. I tillegg er det planlagt å ha solcelledrevet lading av de elektriske gressklipperne.

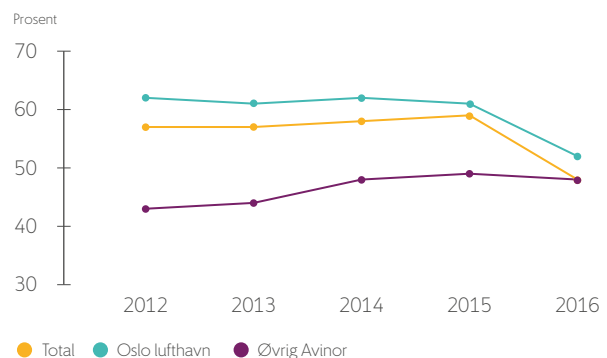
## AVFALL

Lufthavndrift genererer avfall fra publikumsarealer med sikkerhetskontroll, servering, butikker og ventearealer, men også fra renhold av fly, fra verksted, garasjer, kontorarealer og ikke minst fra byggeprosjekter. Avinor jobber systematisk med avfallssortering og korrekt håndtering av farlig avfall. Avinor leverte totalt 9 745 tonn avfall i 2016<sup>8)</sup>. Oslo lufthavn, ekskludert eksterne aktører på lufthavnen, leverte 64 prosent av dette, til sammen 6 272 tonn. Sorteringsgraden for konsernet var 48 prosent. For Oslo lufthavn lå sorteringsgraden på 52 prosent. Totalt ble det levert 295 tonn farlig avfall i 2016. Av dette leverte Oslo lufthavn 213 tonn. Fra 2016 har avfallstallene blitt justert i henhold til definisjonen i NS9431 Klassifikasjon av avfall. Tallene for Oslo lufthavn inkluderer for 2016 kun Avinor Oslo lufthavn og ikke andre aktører på lufthavnen. Tallene kan derfor ikke direkte sammenlignes med tidligere år. Framover vil Avinor jobbe for

## TOTAL MENGDE AVFALL



## SORTERINGSGRAD AVFALL



8) Avfallsdata fra 2016 er ikke direkte sammenlignbar med tidligere år da utvalget er annerledes. OSL har kun med tall fra OSL, ikke fra alle andre selskaper som opererer på LH.

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, samt sikker og korrekt håndtering av farlig avfall.

## NATURMANGFOLD

Mange av Avinors lufthavner ligger på eller ved områder som fra naturens side er biologisk rike. Dette er blant annet verneområder, sjeldne naturtyper, truede arter, lakseelver og laksefjorder. Avinor søker å ha en god oversikt over naturverdier på eiendommene 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 miljørisikooanalyser, miljøovervåkningsprogram og i planlegging av utbyggings- og anleggsaktiviteter.

I 2016 ble flere av rapportene om biologisk mangfold på lufthavnene oppdatert og det ble utarbeidet prosesser og prosedyrer i styringssystemet for å ta vare på naturen i driften. Spesielt ble det fokusert på å implementere krav for å hindre og begrense spredning av fremmede, skadelige arter med høy økologisk risiko.

## MILJØ I ANSKAFFELSER

Avinor kjøper inn produkter og tjenester for betydelige summer. I 2016 ble det anskaffet for 8 719 millioner kroner, hvorav 4 539 millioner kroner i investeringskjøp som i hovedsak er knyttet til store byggeprosjekter som terminalutvidelser og rullebaneforlengelser, og 4 181 millioner kroner i driftskjøp. Avinor har en ambisiøs miljøstrategi med konsernovergripende mål innenfor noen prioriterte områder: vann og grunn, klima og støy. For å lykkes er det avgjørende at miljøhensyn integreres i den daglige driften, ved innkjøp av produkter og tjenester, og i planlegging og gjennomføring av prosjekter. Innkjøp er et hovedvirkemidlene for å kunne realisere strategien.

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. Standardisert krav til miljøstyringssystem er integrert i malverket som benyttes i alle anskaffelser i konsernet der dette er relevant. I tillegg vektet miljø høyt i tildelingskriteriene ved anskaffelser som vurderes å være av stor betydning for ytre miljø.

Avinor har sentralisert innkjøpsfunksjonen i den hensikt å styrke innkjøpsmiljøet faglig, og etablere tydelige flater mot andre fagområder, deriblant miljø. Miljøavdelingen jobber tett mot de sentrale innkjøpsavdelingene med bistand i konkrete anskaffelser, så vel som generell rådgivning på miljøforhold i innkjøp. Avinors prosjektstyringssystem skal ivareta ytre miljø i bygge- og anleggsprosjekt. For utførelse av større bygge- og anleggsprosjekter utarbeides miljøoppfølgingsplaner som skal ivareta hensynet til ytre miljø i planleggings- og byggefasen og sikre miljøhensyn i valg av løsninger.

## 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.

I 2001 gjennomførte NILU, på oppdrag fra Oslo lufthavn, en stor kartlegging av den lokale luftkvaliteten. Det ble gjennomført beregninger, samt målinger på ulike steder rundt lufthavnen. NILUs rapport konkluderer med at luftkvaliteten på og rundt lufthavnen er mye bedre enn i byområder. Det ble i 2015 bestemt at denne rapporten skulle oppdateres og resultatene foreligger nå. Rapporten tar for seg fire ulike punkter: Kartlegging av luftkvaliteten rundt Oslo lufthavn, luktproblemene som oppstår enkelte ganger, hvorvidt sverting på bolighus i områdene rundt Oslo lufthavn skyldes utslipp fra fly og at overflatespenningen i dammer og tjern er redusert som følge av utslipp fra fly. Rapporten viser at konsentrasjonen av nitrogenoksider er langt under gjeldende grenseverdier og det er ikke grunn til å tro at det fører til helseplager. Selv om man kan lukte flydrivstoff er det i så små mengder at det er langt fra i slike konsentrasjoner at det er et helseproblem. Videre er det ingen indikasjon på at sverting på bolighus rundt Oslo lufthavn skyldes utslipp fra fly. Undersøkelsene er foretatt ved Avinors travleste lufthavn. Det er ingen indikasjoner på at det skal være vesentlig forskjellige resultater ved noen av de andre lufthavnene som drives av Avinor.

## MILJØSERTIFISERING

Krav, forventninger og mål innen miljø skal innfris gjennom god miljøstyring. Om lag halvparten av lufthavnene har nå implementert ny miljøstyring og de resterende lufthavnene gjennomfører dette i løpet av 2017. Avinor har besluttet å sertifisere miljøstyringen og det operative miljøarbeidet etter ISO 14001:2015-standarden. Sertifiseringsrevisjoner ble gjennomført ultimo 2016 for den første gruppen med lufthavner, og det er forventet ytterligere innfasing av lufthavner i felles sertifikat i 2017 og 2018. Oslo lufthavn har vært sertifisert siden 2014.



Avinor er kontrollmedlem i returordning for emballasje gjennom Grønt Punkt Norge. Vi stiller krav til våre norske vareleverandører om medlemskap i returordning for emballasje.



## Nøkkeltall klima og miljø 2012-2016

### KLIMAGASSUTSLIPP

		2016	2015	2014	2013	2012
Avinor kontrollører	tonn CO <sub>2</sub> -ekv.	17 500	18 406	20 728	21 397	20 992
Avinor kontrollører/passasjer	g CO <sub>2</sub> -ekv./passasjer	344	368	414	443	453

### ENERGI

		2016	2015	2014	2013	2012
Elkraft	GWh	234	231	223	220	216
Fjernvarme	GWh	22	12	15	26	27
Oljefyring	GWh	2,8	2,8	1,7	2,0	3,3
Reservekraft	GWh	0,9	1,7	2,3	1,5	1,8
Total	GWh	260	248	242	250	248

### KJØRETØY – DRIVSTOFF OG ANNEN ENERGI

		2016	2015	2014	2013	2012
Diesel	liter	2 464 308	2 669 237	2 625 548	2 796 158	2 773 281
Bensin	liter	60 805	65 619	76 255	80 404	86 672
Biodiesel	liter	81 767	9 280	-	-	-
Elbil	km	138 765	85 134	-	-	-
Hydrogenbil	km	43 666	16 773	-	-	-

### AVFALL

		2016 <sup>1)</sup>	2015	2014	2013	2012
Sortert avfall	tonn	4 687	7 999	8 407	7 246	7 370
Blandet avfall	tonn	5 058	5 793	6 087	5 466	5 560
Total mengde avfall	tonn	9 745	13 792	14 494	12 712	12 930
Sorteringsgrad	%	48	59	58	57	57
Farlig avfall	tonn	285	385	515	-	-

## BRANN- OG HAVARIKJEMIKALIER

		2016	2015	2014	2013	2012
Jetfuel- A1 / Parafin	liter	68 470	72 225	72 965	85 788	100 952
Diesel / Bensin	liter	767	3 333	5 656	4 597	2 478
Propan	kg	2 028	3 837	2 662	2 850	3 324
Slukkeskum	liter	23 886	27 356	20 785	27 668	36 209
Treningskum	liter	1 762	1 610	-	360	-
Slukkepulver	kg	19 973	23 719	17 247	20 825	19 274
Teknisk sprit	liter	1 545	1 156	721	1 426	869
Opptenningsved	kg	6 744	5 397	2 427	1 728	1 272

## AVISINGSKJEMIKALIER

		2016	2015	2014	2013	2012
<b>Flyavisingskemikalier</b>						
100 % glykol	liter	2 747 997	2 412 346	2 287 775	2 120 801	2 353 921
<b>Baneavisingskemikalier</b>						
Formiat (flytende form) <sup>2)</sup>	liter	3 541 433	3 552 317	2 591 111	2 946 325	2 470 872
Formiat (fast stoff) <sup>2)</sup>	kg	465 030	443 850	210 275	229 203	264 303
Miljøbelastning målt som KOF <sup>3)</sup>	tonn O <sub>2</sub>	567 343	563 887	385 208	435 739	382 003

## ANTALL LUFTHAVNER MED DRIFTSMESSIGE BRUDD PÅ VILKÅR FOR FLY- OG BANEAVISING

		2016	2015	2014	2013	2012
Flyavising <sup>4)</sup>	antall	10 <sup>5)</sup>	3	4	9	8
Baneavising <sup>4)</sup>	antall	1	1	1	1	0

Noen av nøkkeltallene fra foregående årsrapporter kan være korrigert grunnet kvalitetssikring av registrerte data, samt justering av årlig utslippsfaktor.

1) Avfallsdata fra 2016 er ikke direkte sammenlignbar med tidligere år da utvalget er annerledes. OSL har kun med tall fra OSL, ikke fra alle andre selskaper som opererer på LH.

2) Oppgitt som mengde produkt, ikke konsentrat.

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

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

5) En lufthavn har fått ny tillatelse med økte rammer, 2 lufthavner har søknader inne for økte rammer og 2 lufthavner har søknader under utarbeidelse.



## 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 som påvirkes av vår virksomhet.

Medarbeiderundersøkelsen for 2016 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 opplever Avinor som en attraktiv arbeidsplass

### OMSTILLING

Avinor gjennomførte i 2016 en omstillingsprosess som følge av konsernets moderniseringsprogram. Et stort antall medarbeidere opplevde omorganisering og nedbemanning på eget arbeidsområde. Det har vært viktig for Avinor å gjennomføre omstillingen på en profesjonell og ryddig måte. Tillitsvalgte og verneombud har vært viktige samarbeidspartnere i gjennomføring av

endringsprosessen. For å kunne ivareta medarbeiderne på en god måte i omstillingsperioden, har berørte ledere, tillitsvalgte og verneombud gjennomgått opplæring i omstillingsprosesser og kommunikasjon. Avinor har løst nedbemanningsbehovet gjennom frivillige avtaler og naturlig avgang uten oppsigelser.

### 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 2016 hatt et tett og konstruktivt 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.

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

## KONTINUERLIG FORBEDRING OG LEAN

Oslo lufthavn har arbeidet systematisk med Lean i over to år med svært godt resultat. Også på andre Avinorlufthavner er elementer fra Lean benyttet som en del av forbedringsarbeidet. Avinor ønsker nå en konsernfelles koordinering av initiativene. Kontinuerlig forbedring er et strategisk satsningsområde for Avinor, der målsetninger er å skape en felles forbedringskultur for hele konsernet. I den forbindelse vil Avinor utforme et eget rammeverk, business system, for bruk i hele organisasjonen. Elementer fra Lean vil inkluderes i dette rammeverket.

## KOMPETANSEUTVIKLING

Ansatte med riktig kompetanse er avgjørende for at Avinor skal lykkes. Som en del av konsernets moderniseringsprogram ble det i 2016 gjennomført en omfattende kompetansekartlegging i deler av virksomheten. Det er igangsatt et arbeid med strategisk kompetansestyring som videreføres i 2017. Det pågår samtidig et betydelig arbeid med å sertifisere Avinors lufthavner i tråd med miljøstandard og nye myndighetskrav. Det er særlig operative enheter og konsernets sikkerhetsstyring som har fokus.

God ledelse er fundamentalt for Avinors virke og arbeidstakerforhold. Konsernet satser helhetlig på lederutvikling. Programmet, Avinors lederplattform, danner grunnlaget for godt lederskap i Avinor. 450 ledere, nøkkelpersonell, verneombud og tillitsvalgte har i perioden 2013-2016 gjennomført programmet. Arbeidet styrkes og kompletteres gjennom utvikling av effektive lederteam. I tillegg gjennomføres opplæring i praktisk, operativt lederskap ved behov.

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 academia, 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 opprettet 16 nye lærlingeplasser i 2016 (Oslo lufthavn, Stavanger, Trondheim, Bergen og Kristiansand) i tillegg til de 5 som startet året før. Konsernet ønsker å bidra til at det blir flere

lærlinge- og praksisplasser tilgjengelig, og tar sikte på å øke antall plasser til totalt 33 for 2017. Det er satt av egne ressurser sentralt for å styrke arbeidet med lærlingeordningen.

## INKLUDERING OG LIKESTILLING

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 sikre en nøytral lønns- og karriereutvikling. Medarbeiderundersøkelser bekrefter at ansatte opplever like muligheter uavhengig av kjønn. Engasjementet i konsernet er høyt.

Avinor er en mannsdominert bedrift, hvor utfordringen er å oppnå jevnere kjønnsbalanse. Konsernet har i 2016 gjennomført en omstillings- og nedbemanningsprosess, og har i praksis hatt ansettelsesstopp. Handlingsrommet for å bidra til jevnere kjønnsbalanse blant de ansatte gjennom nyansettelser har derfor vært mindre enn normalt.

Kvinneandelen blant fast ansatte er 22,1 prosent. Antallet kvinner i ledende stillinger er tilnærmet lik antallet kvinner i selskapet, med 17,9 prosent i konsernet som helhet, 25 prosent i konsernledelsen og 50 prosent i styret.

Det er en utfordring at mange yrkesgrupper i Avinor er mannsdominerte. Potensialet for å øke kvinneandelen varierer mellom fagområdene. Målet er at kvinneandelen i løpet av 2020 skal være 25 prosent. Med dagens turnover innebærer dette at det må ansettes kvinner i 39 prosent av antall ledige stillinger de neste fem år. Alle resultatenheter har derfor en forpliktende målsetning (KPI) om økt kvinneandel. Avinors rekrutteringspolitikk inneholder konkrete retningslinjer for å sikre objektiv måling av kvalifikasjoner i intervju situasjonen. Muligheter for kvinner og kvinner i ledelse skal også være et fokus i Avinors karriereutviklingsprogram, som startes opp i 2017. Systematisk og kontinuerlig satsing på lederutvikling og prosjektledelse vil også stimulere kvinner til å velge dette som karrierevei.

## 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.

Etter mange år med betydelig nedgang i brudd på arbeidstidsbestemmelsene, har denne utviklingen stagnert. Total nedgang for konsernet fra 2015 til 2016 var på 1 prosent. Dette vil få økt fokus i 2017, med mål om en ytterligere reduksjon. Nye måltall for 2017 er fastsatt, og det vil bli økt fokus på kontinuerlig oppfølging.

Bruk av overtid i konsernet totalt er redusert med 0,4 prosent i 2016.

## 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 sikkerheter 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 arbeids hverdagen 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-konsernet samordningsansvar innen HMS overfor alle aktører som er leietakere eller er innleid for å utføre arbeid på vegne av konsernet. Avinor 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 er kjent med slike hendelser for å kunne sette inn korrigerende tiltak.

Avinor konsern hadde 20 skader på egne ansatte som resulterte i fravær i 2016. Avinor AS hadde 19 skader og Avinor Flysikring AS 1 skade. Konsernets H-verdi (antall skader som har medført fravær per million arbeidede timer) for 2016 er på 4,0 mot 3,3 i 2015. Måltallet er 3 eller lavere. Økningen i H-verdi kan for en stor del forklares ved at det er foretatt en omfattende kvalitetssikring av dataene i avvikssystemet. Dette gir bedre grunnlag for å sette inn forebyggende tiltak som gir ønsket effekt.

H-verdi for T2-prosjektet på Oslo lufthavn siden oppstart er 2,8. For T3 ved Bergen lufthavn er H-verdien på 3,75. Tett oppfølging, kontinuerlig fokus på HMS, systematisk gjennomføring av sikker jobb-analyse beskrives som årsak til en relativt lav H-verdi i utbyggingsprosjektene.

Avinor-konsernet har i 2016 startet et arbeid med å monitorere skader på ansatte hos andre aktører og på reisende. I 2016 ble det rapportert inn 135 personskader på disse gruppene, de fleste fallskader blant reisende.

Erfaringen fra 2016 indikerer at forebyggende HMS virker, og har en synlig plass i konsernet. I 2016 er det etablert en bedre oversikt over skadekategorier og årsaker. Dette gir et forbedret grunnlag for rapportering, analyse, 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 medførte en sterk reduksjon i antallet medisinsk underkjente og videreføres i form av helseforebyggende tiltak.

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. For å motivere alle ansatte til fysisk aktivitet har Avinor også inngått et samarbeid med Norges Bedriftsidrettsforbund - Aktiv Bedrift. 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.

Konsernets mål er et sykefravær på 4,5 prosent, eller lavere. Sykefraværet i 2016 var 4,7 prosent.

### NØKKELTALL OM ANSATTE I AVINOR

	2016	2015	2014
Antall fast ansatte pr. 31.12.	3 074	3 157	3 214
Midlertidige årsverk <sup>9)</sup>	200	153	155
Gjennomsnittsalder fast ansatte	46,0	44,4	45,4
Total turnover <sup>10)</sup>	4,9 %	2,2 %	2,8 %
Kvinneandel <sup>11)</sup>	22,1 %	24,1 %	23,6 %
Kvinneandel lederstillinger	17,9 %	21,5 %	21,4 %
Kvinneandel konsernledelsen	25,0 %	18,0 %	17,0 %
Kvinneandel konsernstyret	50,0 %	50,0 %	50,0 %
Sykefravær	4,7 %	4,6 %	4,5 %
H-verdi <sup>12)</sup>	4,0	3,3	4,2
Avinor som attraktivt selskap (skala 1-5)	4,0	4,1	4,1

ALDERS- FORDELING	STYRET	KONSERN- LEDELSEN	FAST ANSATTE	TURNOVER
<30	0,0 %	0,0 %	5,5 %	0,0 %
30-50	20,0 %	25,0 %	51,3 %	4,4 %
50<	80,0 %	75,0 %	43,2 %	6,2 %

9) Inkludert flygelederelever

10) Inkludert alle årsaker til avslutning av arbeidsforhold med unntak av sluttavtaler

11) Andelen kvinner faste og midlertidige ansatte

12) Antallet arbeidsulykker m/ fravær pr. 1.000.000 arbeidstimer





## Avinor skal sikre ansvarlig forretningsførsel

Avinor arbeider systematisk for å bekjempe alle former for korrupsjon, diskriminering, miljøkriminalitet og trakassering. Konsernet har etiske retningslinjer som forplikter ledelse, ansatte leverandører og samarbeidspartnere.

### AKTIV BRUK AV ETISKE RETNINGSLINJER

Konsernstyret har fastsatt etiske retningslinjer som gjelder for styret og alle ansatte. Alle ansatte skal gjennomføre kurs i Avinors etiske retningslinjer, som blant annet forbyr korrupsjon, bestikkelser og konkurransehindrende opptreden i strid med konkurransereglene. I 2016 har vi utviklet ytterligere etiske dilemmaer og rullet ut nytt e-læringskurs med fokus på korrupsjon, miljøkriminalitet og seksuell trakassering. Kurset er obligatorisk for alle ansatte og innleid personell.

### NULLTOLERANSE FOR KORRUPSJON

Avinor har null-toleranse for korrupsjon. Det er utviklet anti-korrupsjonsprogram med fokus på forebyggende og kontrollende aktiviteter. Tiltak etableres basert på risikovurdering av aktuelt område. Det er utviklet styrende dokumenter knyttet til arbeidet og det er kontinuerlig fokus på videreutvikling av antikorrupsjonsprogrammet. Avinor er medlem av Transparency International Norge. Som medlem bidrar Avinor til felles innsats for åpenhet, integritet og ansvarlighet i samfunnet for å forhindre korrupsjon og misligheter nasjonalt og internasjonalt. Videre forplikter vi oss til å praktisere null-toleranse for alle former for korrupsjon i Avinor og til å få på plass egnede tiltak mot korrupsjon. Avinor forstår null-toleranse slik at vi vil gjøre det som med rimelighet kan forventes av vår virksomhet for å unngå korrupsjon. Dersom vi avdekker korrupsjon hos oss, vil vi iverksette tiltak for å følge opp saken på adekvat måte.

### HABILITET

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.

### MOTARBEIDE KONKURRANSEHEMMENDE ADFERD

Avinor er underlagt regelverk om offentlig anskaffelser. Det er etablert konsernretningslinjer som utfyller regelverket for å sikre konkurranse i den enkelte kontraktsinngåelse.

### OPPFØLGING AV LEVERANDØRER

I 2015 ble det introdusert et sett med avtalevilkår som skal sikre at leverandører Avinor inngår kontrakter med har etiske retningslinjer og tar samfunnsansvar på alvor. Kravene samlet fastsetter Avinors prinsipper for menneskerettigheter, arbeidsstandarder, helse-miljø-sikkerhet, ytre miljø og forbudt forretningspraksis. De 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. Hovedleverandøren forplikter seg til å spille avtalen med tilhørende prinsipper i sine avtaler med eventuelle underleverandører.

#### Krav til nye leverandører

Leverandører som vil delta i konkurranse om kontrakt med Avinor må forplikte seg til å etterleve våre prinsipper om ansvarlig leverandøradferd. Vi krever blant annet at internasjonale menneskerettigheter respekteres og at våre leverandører ikke skal medvirke til brudd på disse. Leverandøren skal videre sørge for at arbeidernes lønn tilfredsstiller krav til minstelønn, at arbeidstid er i samsvar med gjeldende nasjonal lov, at arbeiderne har mulighet for tilstrekkelig hvile og at arbeidsavtaler er skriftlige på et språk arbeideren forstår.

#### Oppfølging av eksisterende leverandører

Avinors avtale om ansvarlig leverandøradferd gir oss rett til å revidere kontraktspartens oppfølging og etterlevelse av alle kontraktens punkter.



## ANSVARLIG BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

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 personvernpolicy og utarbeidet personvernerklæring, og informerer om bruk av informasjonskapsler på våre hjemmesider. Vi har inngått databehandlingsavtaler med underleverandører som behandler personopplysninger på våre vegne. Avinor har ikke mottatt klager vedrørende brudd på kunders personvern.

## VARSLING OG ANDRE TILTAK FOR Å SIKRE ETTERLEVELSE AV LOVVERK OG RETNINGSLINJER

### Compliance-funksjonen

Avinors compliance-funksjon skal følge opp at konsernet etterlever eksternt og internt regelverk knyttet til korrupsjon, misligheter og etisk regelverk. I tillegg skal funksjonen definere innholdet i Avinors ansvar for å forhindre arbeidsmarkeds kriminalitet, stille krav, foreslå relevante tiltak, vurdere hvordan Avinor følger opp sitt ansvar og etablere adekvate sanksjoner ved manglende etterlevelse.

Avinor har igangsatt en rekke utbyggingsprosjekter de siste årene. Bygg- og anleggsbransjen har vært gjenstand for en rekke hendelser knyttet til korrupsjon og prissamarbeid i Norge. Avinors risikoevaluering 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 risikoen 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 kritikkverdige forhold i alle deler av organisasjonen. Det kan varsles om eksempelvis svikt i sikkerhetsrutiner, mobbing og trakassering, uforsvarlig saksbehandling, arbeidsforhold i strid med arbeidsmiljøloven eller korrupsjon og andre økonomiske misligheter. Varsler kan velge å være anonym. Utvalget har etablert rutiner som skal sikre forsvarlig behandling av varsler. Utvalget har også utarbeidet rutiner og tekniske løsninger som gjør det mulig for eksterne aktører å varsle om kritikkverdige 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 framkommer gjennom varslingsordningen. I 2016 mottok utvalget 113 henvendelser. Alle henvendelsene er ferdig behandlet. Det er ikke funnet grunnlag for å konkludere med kritikkverdige forhold i noen av sakene.

# Oversikt over indikatorer

Rapporten er utarbeidet i tråd med Global Reporting Initiatives (GRI) rapporteringsstandard G4/ Core. Avinors årsregnskap (selskapsregnskap og konsernregnskap) for 2016 er revidert av Ernst & Young AS. Revisors beretning er gjengitt på side 119-121.

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

## 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. 6-7
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. 4
G4-10	Ansatte	s. 48
G4-11	Kollektive avtaler	s. 47
G4-12	Leverandørkjede	s. 42
G4-13	Endringer	Ingen vesentlige endringer
G4-14	Føre-var	s. 34
G4-15	Støtte til CSR-initiativ	s. 21, 50
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. 12 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	2016
G4-29	Forrige rapport	2015
G4-30	Intervall	Årlig
G4-31	Kontakt	post@avinor.no
G4-32	Type GRI-rapport	G4/Core s. 5
G4-33	Revisjon	s. 119-121

## EIERSTYRING OG SELSKAPSLLEDELSE

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
G4-34	Eierstyring Selskapsledelse	s. 16-19

## ETISKE RETNINGSLINJER

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
G4-56	Etiske retningslinjer	s. 50 <a href="https://avinor.no/konsern/om-oss/konsernet/visjon-og-verdier">https://avinor.no/konsern/om-oss/konsernet/visjon-og-verdier</a>

# 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. 11-15 (Styrets beretning) s. 16-19 (Eierstyring og selskapsledelse)			
G4-EC1	Økonomisk resultat	s. 62-69 (Regnskap) s. 70-116 (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. 26-28			
G4-EC7	Infrastruktur-investeringer	s. 26-28			
G4-EC8	Indirekte økonomisk påvirkning	s. 26-28			

## 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, 41			
G4-EN3	Energiforbruk	s. 41, 44			
G4-EN6	Enøk	s. 41			

### BIODIVERSITET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 34, 42			
G4-EN11	Eiendom tilgrensende områder med stor biodiversitetsverdi	s. 42			
G4-EN12	Påvirkning av biodiversitet	s. 38-39, 42 Utfyllende informasjon på Avinors nettsider			
G4-EN13	Utbedring - habitat	s. 38-39, 42 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. 34-37			
AO5	Luftkvalitet	s. 43			
G4-EN15	Direkte klimagassutslipp	s. 34-35, 44			
G4-EN16	Indirekte klimagassutslipp	s.35-37, 44			
G4-EN19	Reduksjon klimagassutslipp	s.34			

## 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, 38-39			
G4-EN23	Avfall	s. 34, 41-42, 44			
G4-EN24	Uhellutslipp	s. 38-39, 45			
G4-AO6	Avisingsvæske	s. 38-39, 45			

## 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. 39-40			
AO7	Støy	s. 39-40			

## 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. 42			
G4-EN32	Screening leverandører	s. 42			

## KATEGORI: SAMFUNNMESSIGE 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. 46-48			
G4-LA5	HMS-organisering	s. 48			
G4-LA6	Sykefravær/ H-verdi	s. 48			
G4-LA7	Særlig utsatte ansatte-grupper	s. 48			

#### KOMPETANSEUTVIKLING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 47			
G4-LA9	Hvem får tilbud om opplæring?	s. 47		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. 47			
G4-LA12	Mangfold i styret, ledelse, ansatte	s. 48			

#### 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. 50			
G4-LA14	Leverandører screenet	s. 50			
G4-LA15	Oppfølging av eksisterende leverandør	s. 50			

#### VARSLINGSKANALER

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 51			
G4-LA16	Klagesaker	s. 51			

### 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. 28, 33, 47 <a href="https://avinor.no/konsern/om-oss/konsernet/visjon-og-verdier">https://avinor.no/konsern/om-oss/konsernet/visjon-og-verdier</a>			
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. 50			
G4-HR10	Leverandører screenet	s. 50			
G4-HR11	Oppfølging av eksisterende leverandør	s. 50			

## UNDERKATEGORI: SAMFUNN

## ANTI-KORRUPSJON

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE	EVENTUELT AVVIK FRA GRIS INFORMASJONSKRAV	BEGRUNNELSE FOR AVVIK	FORKLARING PÅ AVVIK
G4-DMA	Policy/ styringssystem	s. 50			
G4-SO4	Opplæringstiltak anti-korrupsjon	s. 50			
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. 50			
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. 50-51			
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. 30-31			
G4-PR1	Kartlegging av produktsikkerhet	s. 30-31			
G4-PR2	Brudd på regelverk	s. 30-31			

## 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. 30-31			
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, finans og IT



**JON SJØLANDER**  
Konserndirektør  
strategi og utvikling



**EGIL THOMPSON**  
Konserndirektør  
kommunikasjon og marked



**MARI HERMANSEN**  
Konserndirektør  
HR, juridisk og forretningsstøtte



**STINE RAMSTAD WESTBY**  
Konserndirektør  
drift og infrastruktur

# Styret



**OLA MØRKVED RINNAN**  
Styreleder  
Konsernsjef i Eidsiva Energi AS



**OLA HENRIK STRAND**  
Nestleder  
Konsulent



**LINDA BERNANDER SILSETH**  
Styremedlem



**TONE MERETHE LINDBERG**  
Styremedlem  
Konsulent



**HERLOF NILSSEN**  
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



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





Regnskap med noter

# RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

MORSELSKAP				KONSERN	
2015	2016		NOTER	2016	2015
<b>Driftsinntekter:</b>					
2 278,1	4 150,2	Trafikkinntekter	4, 5	5 143,0	5 248,0
1 997,9	5 257,4	Salgs- og leieinntekter	4, 5	5 636,8	5 463,6
711,3	157,6	Andre driftsinntekter	4, 5	8,2	11,5
0,0	0,0	Andre inntekter	4, 5	0,0	1 266,3
4 987,3	9 565,2	Sum driftsinntekter		10 788,0	11 989,4
<b>Driftskostnader:</b>					
187,7	350,3	Varekostnader	4	394,3	272,1
1 554,1	1 990,8	Lønn og andre personalkostnader	4, 6, 9	3 326,1	3 466,6
2 611,2	4 082,4	Andre driftskostnader	4, 8, 9	3 565,8	3 516,0
16,2	-19,7	Andre kostnader	4, 10	-18,9	42,9
4 369,2	6 403,8	Sum driftskostnader		7 267,3	7 297,6
618,1	3 161,4	EBITDA		3 520,7	4 691,8
708,2	1 633,7	Av- og nedskrivninger	9, 13	1 762,9	1 459,3
-90,1	1 527,7	Driftsresultat		1 757,8	3 232,5
643,7	114,0	Finansinntekter	11	36,2	39,8
421,8	425,3	Finanskostnader	11	419,8	368,4
221,9	-311,3	Netto finansinntekt/-kostnad		-383,6	-328,6
131,8	1 216,4	Resultat før skattekostnad		1 374,2	2 903,9
40,2	311,1	Skattekostnad	12	345,6	454,9
91,6	905,3	Årsresultat		1 028,6	2 449,0
<b>Tilordnet:</b>					
91,6	905,3	Aksjonær		1 028,6	2 449,0

Note 1 til 24 er en integrert del av regnskapet.

# UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

MORSELSKAP				KONSERN	
2015	2016		NOTER	2016	2015
91,6	905,3	Årsresultat		1 028,6	2 449,0
<b>Utvidet resultat</b>					
Poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder:					
489,0	-324,5	Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	16	-548,5	1 040,9
-132,0	81,1	Skatteeffekt	12	137,1	-281,0
-5,3	-51,2	Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse		-62,7	0,5
351,7	-294,6	Sum poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder etter skatt		-474,1	760,4
Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder:					
-2,4	38,3	Kontantstrømsikring	14	66,9	24,6
0,6	-9,6	Skatteeffekt	12	-16,9	-6,6
-1,8	28,7	Sum poster som kan reversere i resultatet i senere perioder etter skatt		50,0	18,0
349,9	-265,9	Sum utvidet resultat etter skatt		-424,1	778,4
441,5	639,4	Årets totalresultat		604,5	3 227,4
<b>Tilordnet:</b>					
441,5	639,4	Aksjonær		604,5	3 227,4

Note 1 til 24 er en integrert del av regnskapet.

## BALANSE

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			KONSERN	
31.12.2015	31.12.2016	NOTER	31.12.2016	31.12.2015
<b>EIENDELER</b>				
<b>Anleggsmidler</b>				
Immaterielle eiendeler:				
1 204,7	1 172,2	12	1 358,7	1 508,9
41,7	39,9	13	108,8	117,2
0,0	0,0	13	122,0	0,0
1 246,4	1 212,1		1 589,5	1 626,1
Varige driftsmidler:				
11 237,3	27 827,7	13	29 501,8	22 507,1
3 343,0	6 250,9	13	6 595,1	10 615,2
14 580,3	34 078,6		36 096,9	33 122,3
Finansielle anleggsmidler:				
1 523,0	1 086,9	19	0,0	0,0
7 571,3	140,0	23	0,0	0,0
635,0	504,0	14	504,0	636,2
124,2	390,6	14	390,7	306,0
9 853,5	2 121,5		894,7	942,2
25 680,2	37 412,2		38 581,1	35 690,6
<b>Omløpsmidler</b>				
24,4	12,6		22,6	24,4
730,6	1 468,4	14	1 483,4	1 378,4
4,5	1,0	14	1,0	24,9
1 630,3	938,1	14	949,1	1 666,7
2 389,8	2 420,1		2 456,1	3 094,4
28 070,0	39 832,3		41 037,2	38 785,0

Note 1 til 24 er en integrert del av regnskapet.



## BALANSE

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			KONSERN		
31.12.2015	31.12.2016	NOTER	31.12.2016	31.12.2015	
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>					
<b>Egenkapital</b>					
Innskutt egenkapital:					
5 400,1	5 400,1	Selskapskapital	20	5 400,1	5 400,1
5 400,1	5 400,1	Sum innskutt egenkapital		5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital:					
3 171,7	7 717,7	Annen egenkapital	15	9 536,5	9 432,0
3 171,7	7 717,7	Sum opptjent egenkapital		9 536,5	9 432,0
8 571,8	13 117,8	Sum egenkapital		14 936,6	14 832,1
<b>Gjeld og forpliktelser</b>					
Avsetning for forpliktelse:					
1 085,3	1 651,7	Pensjonsforpliktelser	16	2 588,2	1 947,4
100,6	158,4	Annen forpliktelse	17	167,4	181,2
1 185,9	1 810,1	Sum forpliktelser		2 755,6	2 128,6
Langsiktig gjeld:					
0,0	2 527,3	Lån fra Staten	14	2 527,3	2 971,7
7,4	14,7	Derivater	14	50,7	88,2
13 095,6	14 413,8	Annen langsiktig gjeld	14	15 009,5	14 123,8
13 103,0	16 955,8	Sum annen langsiktig gjeld		17 587,5	17 183,7
Kortsiktig gjeld:					
400,0	1 400,0	Sertifikatgjeld	14	1 400,0	400,0
230,1	620,5	Leverandørgjeld		685,4	441,1
1,0	65,5	Betalbar skatt	12	136,6	335,9
86,2	102,4	Skyldige offentlige avgifter		211,0	246,6
22,7	0,9	Derivater	14	2,8	50,3
473,0	967,6	Første års avdrag langsiktig gjeld	14	1 019,8	994,2
3 996,3	4 791,7	Annen kortsiktig gjeld	17, 18	2 301,9	2 172,5
5 209,3	7 948,6	Sum kortsiktig gjeld		5 757,5	4 640,6
19 498,2	26 714,5	Sum gjeld		26 100,6	23 952,9
28 070,0	39 832,3	Sum egenkapital og gjeld		41 037,2	38 785,0

Note 1 til 24 er en integrert del av regnskapet.

Oslo, 29. mars 2017

Styret i Avinor AS

Ola Mørkved Rinnan  
Styrets lederOla H. Strand  
Nestleder

Tone M. Lindberg

Eli Skrøvset

Linda Bernander Silseth

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 01.01.2015	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
Årsresultat			905,3	905,3
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)		-243,4		-243,4
Kontantstrømsikring		28,7		28,7
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse		-1,7	-49,5	-51,2
Årets totalresultat	0,0	-216,4	855,8	639,4
Transaksjoner med aksjonær:				
Fusjon		25,2	4 381,4	4 406,6
Fisjon	-45,8		-58,5	-104,3
Tingsinnskudd	45,8		58,5	104,3
Utbytte for 2015			-500,0	-500,0
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	25,2	3 881,4	3 906,6
Egenkapital 31.12.2016	5 400,1	-331,8	8 049,5	13 117,8

# OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITAL

Beløp i MNOK

	AVINOR KONSERN			SUM
	AKSJEKAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	
Egenkapital 01.01.2015	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
Årsresultat			1 028,6	1 028,6
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)		-411,4		-411,4
Kontantstrømsikring		50,0		50,0
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse		-4,6	-58,1	-62,7
Årets totalresultat	0,0	-366,0	970,5	604,5
Transaksjoner med aksjonær:				
Utbytte for 2015			-500,0	-500,0
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-500,0	-500,0
Egenkapital 31.12.2016	5 400,1	-362,4	9 898,8	14 936,6

Se også note 15.

Note 1 til 24 er en integrert del av regnskapet.

## KONTANTSTRØM

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			KONSERN	
2015	2016	NOTER	2016	2015
<b>Kontantstrømmer fra driften</b>				
1 732,8	3 012,7		3 401,4	3 495,9
14,4	35,9		36,2	19,0
-0,7	-276,5		-337,2	-280,1
1 746,5	2 772,1		3 100,4	3 234,8
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>				
-2 114,4	-4 267,4	13	-4 497,3	-5 165,7
15,3	16,0		20,1	1 382,8
-1 600,0	0,0		0,0	0,0
227,6	-37,3		0,0	0,0
346,3	50,7		0,0	1,7
-51,0	-57,0		-83,5	-47,9
-3 176,2	-4 295,0		-4 560,7	-3 829,1
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>				
3 529,7	1 899,9	14	1 899,9	3 609,7
-8,4	-943,3	14	-995,5	-749,0
-400,0	1 000,0	14	1 000,0	-400,0
-449,0	-619,4		-655,2	-618,8
-12,9	-6,5		-6,5	-12,9
-500,0	-500,0		-500,0	-500,0
2 159,4	830,7		742,7	1 329,0
729,7	-692,2		-717,6	734,7
900,6	1 630,3	14	1 666,7	932,0
1 630,3	938,1		949,1	1 666,7

# KONTANTSTRØM

Beløp i MNOK

## 1) KONTANTSTRØMMER FRA DRIFTEN

MORSELSKAP			KONSERN	
2015	2016		2016	2015
131,8	1 216,4	Resultat før skatt	1 374,2	2 903,9
708,2	1 633,7	Ordinære avskrivninger	1 762,9	1 459,3
-3,4	-12,7	Tap/gevinst anleggsmidler	-12,6	-1 270,0
10,0	-28,0	Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto (urealiserte)	-34,9	17,8
-221,9	311,3	Netto finanskostnader	383,6	328,6
-166,3	83,1	Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld	123,9	-186,2
50,5	-51,3	Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	92,4	156,5
166,1	-259,0	Endringer i andre tidsavgrensingsposter	-288,1	86,0
1 057,8	119,2	Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser	0,0	0,0
1 732,8	3 012,7	Kontantstrøm fra driften	3 401,4	3 495,9
I kontantstrømoppstillingen består inntekt fra salg av varige driftsmidler av:				
11,9	3,3	Balanseført verdi	7,5	112,8
3,4	12,7	Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler	12,6	1 270,0
15,3	16,0	Vederlag ved avgang varige driftsmidler	20,1	1 382,8

Note 1 til 24 er en integrert del av regnskapet.

## NOTER TIL REGNSKAPET

- 1 Generell informasjon
- 2 Sammendrag av viktige regnskapsprinsipper
- 3 Finansielle risikofaktorer
- 4 Segmentinformasjon
- 5 Driftsinntekter og andre inntekter
- 6 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser
- 7 Erklæring om lønn og annen godtgjørelse til daglig leder og ledende ansatte
- 8 Andre driftskostnader
- 9 Resultateffekter - Terminal 2 prosjektet
- 10 Andre kostnader
- 11 Finansposter
- 12 Skatt
- 13 Immaterielle eiendeler og varige driftsmidler
- 14 Finansielle eiendeler og forpliktelser
- 15 Annen egenkapital ikke resultatført
- 16 Pensjoner
- 17 Annen avsetning for forpliktelser
- 18 Annen kortsiktig gjeld
- 19 Datterselskaper
- 20 Aksjekapital, aksjonærinformasjon, utbytte og resultat
- 21 Betingede utfall og usikre forpliktelser
- 22 Forpliktelser
- 23 Nærstående parter
- 24 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 inne 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 og i de enkelte notene 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.

### 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.

Konsernregnskapet inkluderer Avinor AS og selskapet som Avinor AS har kontroll over. Kontroll over en enhet oppstår når konsernets er utsatt for variabilitet i avkastningen fra enheten og har evnen til å påvirke denne avkastningen gjennom sin makt over enheten. Datterselskaper konsolideres fra dagen kontroll oppstår og dekonsolideres når kontroll opphører.

Avinor AS eier per 31.12.2016 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.

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.

Hele virksomheten til Avinor er definert som to kontantstrømgenererende enheter (CGU), en flysikringsvirksomhet og lufthavnvirksomhet inkludert eiendom.

For lufthavnvirksomheten 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.

Utarbeidelse av regnskaper i samsvar med IFRS krever bruk av estimater. Videre krever anvendelse av konsernets regnskapsprinsipper at ledelsen må utøve skjønn. Det vil kunne oppstå situasjoner eller endringer i markedsførhold som kan medføre endrede estimater, og dermed påvirke konsernets eiendeler, gjeld, egenkapital og resultat. Områder som i høy grad inneholder slike skjønnsmessige vurderinger eller høy grad av kompleksitet, eller områder hvor forutsetninger og estimater er vesentlig for konsernregnskapet, er beskrevet særskilt.

Konsernets mest vesentlige regnskapsestimater/antakelser og forutsetninger er knyttet til følgende poster som er nærmere beskrevet under de enkelte notene:

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

### Endringer i regnskapsprinsipper og opplysninger

#### Nye og endrede standarder som er tatt i bruk

Det er ingen endringer som trådte i kraft for regnskapsåret 2016 som er relevant for konsernet.

#### 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 påbegynnes etter 1. januar 2017. Avinor har valgt å ikke tidlig implementere noen av standardene.

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 kontraktstestede 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 sammenstillingsfeil 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 vurdert de nye reglene til å ha liten påvirkning på konsernets sikringsordning.

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 reflekter 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 inntektsbringende 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).

Konsernets inntekter består i det alt vesentlige av:

- Trafikkinntekter i form av lufthavnsavgifter og underveisinntekter
- Leieinntekter fast eiendom

I tillegg er det et visst omfang av parkeringsvirksomhet og salg av varer og tjenester i egen regi.

Dette inkluderer Flysikringsvirksomhetens salg av tjenester knyttet til tårn- og innflygningskontroll til eksterne kunder (inkludert Forsvaret).

I løpet av 2017 vil alle inntektstyper gjennomgås, og vurderes opp mot den nye standarden.

Basert på konsernets foreløpige vurdering er det ikke vurdert at standarden skal ha vesentlig betydning for konsernets og morselskapets inntekter.

Standarden har ikrafttredelsestidspunkt 1.1.2018.

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 (leietaker) og tilbyder (utleier). Den nye standarden krever at leietaker innregner eiendeler og forpliktelser for de fleste leieavtaler, noe som er en vesentlig endring fra dagens prinsipp.

Konsernet har foreløpig vurdert det slik at effekten av IFRS 16 hovedsakelig vil omfatte følgende vesentlige forhold som gjelder 31.12.2016:

- Leieavtale hovedkontoret i Oslo  
Estimert balanseeffekt(eiendel/gjeld) per 01.01.2019 basert på en rente på 6% er ca .75 MNOK
- Leieavtale Bodø lufthavn  
Leiebeløp er avhengig av voldgiftsavgjørelse og ikke kjent.
- Avtale busstjenester Oslo Lufthavn  
Kontrakt utløper i 2018

Standarden har ikrafttredelsestidspunkt 1.1.2019. Standarden er ikke godkjent av EU.

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

## OMREGNING 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. Selskapets 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 andra tap/gevinster – netto», og presenteres under posten «Andre kostnader».



## NOTE 3 Finansielle risikofaktorer

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: Markedsrisiko (inkludert valutarisiko, virkelig verdi renterisiko, flytende renterisiko 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 fast rente.

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.

Se også omtale av finansielle eiendeler og forpliktelser herunder sikring i note 14.

### 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 inntekter 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 tilsvare mer enn MNOK 2. Normalt gjøres ikke slike sikringer med løpetid utover 3 år. Sikring av valutarisiko inngår normalt ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon.

Som ledd i sikringen av større anskaffelser har Avinor AS inngått valuta terminkontrakter i forbindelse med utbyggingen av terminalene på lufthavnene. Dette er sikringer i EUR for betaling av bagasjeanlegg, navigasjonsutstyr, rullende materiell etc.

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 14.

#### (ii) Renterisiko

Konsernet er eksponert for renterisiko gjennom sine finansieringsaktiviteter (se note 14). 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 renteeksponeringen.

Per 31.12.2016 er tilnærmet alle rentederivater tilpasset løpetid og øvrige betingelser for spesifikke lån. Hensyntatt rentederivater har konsernet 81 prosent av sin rentebærende gjeld til fast rente i minst 12 måneder.

Per 31.12.2016 hadde konsernet renteswapavtaler pålydende MNOK 5.680 (2015: MNOK 5.932) der konsernet mottar en variabel rente og betaler en fast rente på gjennomsnittlig 3,24 prosent av pålydende. Renteswappene benyttes til å sikre seg mot rentesvingninger som følge av endringer i rentenivået.

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

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

AVINOR AS	ENDRING I RENTENIVÅET I BASISPUNKTER	EFFEKT PÅ RESULTAT FØR SKATT (MNOK)	EFFEKT PÅ EGENKAPITALEN (MNOK)
2016	+50	0,0	-16,5
	-50	0,0	16,5
2015	+50	0,8	-25,1
	-50	-0,8	25,1

AVINOR KONSERN	ENDRING I RENTENIVÅET I BASISPUNKTER	EFFEKT PÅ RESULTAT FØR SKATT (MNOK)	EFFEKT PÅ EGENKAPITALEN (MNOK)
2016	+50	0,0	-7,7
	-50	0,0	7,7
2015	+50	0,8	-11,7
	-50	-0,8	11,7

Basert på de finansielle instrumentene som eksisterte per 31.12. 2016 vil en økning på 0,5 prosent i rentenivået redusere konsernets resultat før skatt med MNOK 0,0 (2015: MNOK 0,8).

Gjennomsnittlig effektiv rente på finansielle instrumenter var som følger:

	2016 (%)	2015 (%)
Kassekreditt	1A	1A
Statslån	1,79	2,16
Obligasjonslån	3,52	3,35
Banklån	3,62	3,91

Tallene inkluderer tilhørende rentesikringsderivater.

Avinor AS har et innlån per 31.12.2016 på MNOK 19.288,2 (2015: MNOK 13.681,5) ut over trekk på kassakreditt med MNOK 0,0 (2015: MNOK 0,0).

### (iii) Kraftprisisiko

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

Per 31.12.2016 er det inngått kontrakter som dekker om lag 84 prosent av forventet forbruk i 2017. Kontraktene inngår ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon. Kraftkjøp skjer i EUR.

Virkelig verdi av inngåtte kraftkontrakter er beregnet til MNOK -0,7 (2015: MNOK -43,3) basert på valutakurs per årsslutt.

Sensitivitetsanalyse for kraftkontrakter per 31.12.2016 (effekt resultat før skatt i MNOK ved 20% økning i kraftpris):

AVINOR AS	MARKEDSPRIS 31.12.2016	EFFEKT RESULTAT FØR SKATT
2016	-0,7	21,2
2015	-22,7	8,9

AVINOR KONSERN	MARKEDSPRIS 31.12.2016	EFFEKT RESULTAT FØR SKATT
2016	-0,7	21,2
2015	-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 tredjeparts gjeld.

Maksimal risikoeksponering er representert ved balansført verdi av de finansielle eiendelene, inkludert derivater, i balansen. Da motpart i derivathandelen normalt er banker og kraftbørsen, ansees kredittrisikoen knyttet til derivater for liten. Konsernet anseer sin maksimale risikoeksponering å være balanseført verdi av kundefordringer og andre omløpsmidler (se note 14). Konsernet har ingen vesentlig forfalte kundefordringer (se note 14).

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 kredittvurdering (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 til 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 14.

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 betalingen kan kreves fra motpart. Dersom forpliktelsen 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	
<b>31.12.2016</b>						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån <sup>1)</sup>	9,1	106,9	865,4	10 165,6	10 060,0	21 207,0
Andre forpliktelser	1,7	3,3	14,9	158,6	0,0	178,5
Leverandørgjeld	415,7	204,8	0,0	0,0	0,0	620,5
Annen kortsiktig gjeld	311,9	153,6	0,0	0,0	0,0	465,5
Sum	738,4	468,6	880,3	10 324,2	10 060,0	22 471,5
<b>31.12.2015</b>						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån <sup>1)</sup>	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
Sum	525,0	744,4	846,0	3 670,0	12 801,0	18 586,4

1) Inklusive derivater

AVINOR KONSERN	GJENVÆRENDE PERIODE					TOTALT
	UNDER 1 MÅNED	1-3 MÅNEDER	3-12 MÅNEDER	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR	
<b>31.12.2016</b>						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån <sup>1)</sup>	46,3	208,9	959,8	10 590,7	10 588,2	22 393,9
Andre forpliktelser	2,7	5,5	24,7	167,3	0,0	200,2
Leverandørgjeld	459,2	226,2	0,0	0,0	0,0	685,4
Annen kortsiktig gjeld	320,6	157,9	0,0	0,0	0,0	478,5
Sum	828,8	598,5	984,5	10 758,0	10 588,2	23 758,0
<b>31.12.2015</b>						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån <sup>1)</sup>	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
Sum	699,6	837,5	1 479,5	6 151,7	14 890,6	24 058,9

1) Inklusive derivater

Se note 14 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 sikringsobjektet.

Renteswappene har løpetid mellom 0,5 og 8,0 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. Verdjustert 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 finansiering: Langsiktige lån til finansiering av anleggsmidler kan bare tas opp innenfor en ramme som sikrer at konsernets egenkapital ikke underskrider 40 prosent av konsernets til enhver tid bokførte rentebærende langsiktige lån og egenkapital.

Inngåtte låneavtaler stiller krav til størrelsen på konsernets egenkapital.

Det er ikke egenkapitalkrav for Avinors obligasjoner.

I låneavtalene med EIB og NIB kreves egenkapitalandel minimum 30 prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld.

AVINOR AS	2016	2015
Rentebærende gjeld	18 819,0	13 333,6
Egenkapital	13 117,8	8 571,8
Sum EK og rentebærende gjeld	31 936,8	21 905,4
Gjeldsgrad	58,9%	60,9%
EK andel	41,1%	39,1%
EK andel hensyntatt kontantbeholdning	42,3%	42,3%
<b>AVINOR KONSERN</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Rentebærende gjeld	19 504,6	17 935,4
Egenkapital	14 936,6	14 832,1
Sum EK og rentebærende gjeld	34 441,2	32 767,5
Gjeldsgrad	56,6%	54,7%
EK andel	43,4%	45,3%
EK andel hensyntatt kontantbeholdning	44,6%	47,7%

## 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 kassakreditt er tilnærmet lik virkelig verdi på grunn av at disse instrumentene har kort forfalltid. Tilsvarende er balansført verdi av kundefordringer og leverandørgjeld tilnærmet lik virkelig verdi da de inngås på «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 31.12.2016.

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

AVINOR AS	2016		2015	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
<b>Rentebærende gjeld</b>				
Obligasjonslån	2 971,7	2 999,6	0,0	0,0
Banklån	8 674,7	9 214,1	9 256,2	9 839,0
	6 241,8	6 879,2	4 025,3	4 699,9
Sertifikatlån	1 400,0	1 400,0	400,0	400,0

AVINOR KONSERN	2016		2015	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
<b>Rentebærende gjeld</b>				
Statslån	2 971,7	2 999,6	3 416,1	3 482,2
Obligasjonslån	8 674,7	9 214,1	9 256,2	9 839,0
Banklån	6 889,7	7 579,0	5 130,4	5 936,2
Sertifikatlån	1 400,0	1 400,0	400,0	400,0

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 31.12.2016:

AVINOR KONSERN	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
<b>Eiendeler</b>				
<b>Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat</b>				
Valutaterminkontrakter	0,0	1,0	0,0	1,0
Energikontrakter	0,0	0,0	0,0	0,0
Renteswapper	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Derivater benyttet til sikring</b>				
Valutaterminkontrakter	0,0	0,0	0,0	0,0
Renteswapper	0,0	504,0	0,0	504,0
Sum eiendeler	0,0	505,0	0,0	505,0
<b>Forpliktelseser</b>				
<b>Finansielle forpliktelseser til virkelig verdi over resultat</b>				
Valutaterminkontrakter	0,0	0,8	0,0	0,8
Energikontrakter	0,7	0,0	0,0	0,7
Renteswapper	0,0	0,0	0,0	0,0
Obligasjonslån	0,0	1 436,8	0,0	1 436,8
<b>Derivater benyttet til sikring</b>				
Renteswapper	0,0	52,0	0,0	52,0
Sum forpliktelseser	0,7	1 489,6	0,0	1 490,3
<b>Forpliktelseser hvor virkelig verdi er presentert i note</b>				
<b>Rentebærende gjeld</b>				
Statslån	0,0	2 999,6	0,0	2 999,6
Obligasjonslån	0,0	9 214,2	0,0	9 214,2
Banklån	0,0	7 579,0	0,0	7 579,0
Sertifikatlån	0,0	1 400,0	0,0	1 400,0
Sum	0,0	21 192,8	0,0	21 192,8

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2016.

Følgende tabell presenterer konsernets eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi samt eiendeler og gjeld hvor virkelig verdi er presentert som noteopplysning per 31.12.2015:

AVINOR KONSERN	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
<b>Eiendeler</b>				
<b>Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat</b>				
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
<b>Derivater benyttet til sikring</b>				
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
<b>Forpliktelseser</b>				
<b>Finansielle forpliktelseser til virkelig verdi over resultat</b>				
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
<b>Derivater benyttet til sikring</b>				
Renteswapper	0,0	80,7	0,0	80,7
Sum forpliktelseser	43,3	1 477,9	0,0	1 521,2
<b>Forpliktelseser hvor virkelig verdi er presentert i note</b>				
<b>Rentebærende gjeld</b>				
Statslån	0,0	3 482,2	0,0	3 482,2
Obligasjonslån	0,0	9 839,0	0,0	9 839,0
Banklån	0,0	5 936,2	0,0	5 936,2
Sertifikatlån	0,0	400,0	0,0	400,0
Sum	0,0	19 657,4	0,0	19 657,4

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2015.

Rentebærende gjeld – nivå 2.

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

## NOTE 4 Segmentinformasjon

Beløp i MNOK

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.

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 vurdering av prestasjoner og lønnsomhet på et strategisk nivå. Segmentinformasjonen viser driftsresultat fordelt etter intern organisering i konsernet.

For ledelsesformål er konsernet organisert i et flysikringssegment og et lufthavnsegment i henhold til konsernets kontanstrøm-genererende enheter. For å gi et bedre bilde av lufthavnsegmentet har ledelsen valgt å følge opp lufthavnene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og resterende lufthavner for seg i tillegg til eiendom.



Segmentinformasjon som er formidlet til konsernledelsen for de rapporteringspliktige segmentene for regnskapsåret 2016 er som følger:

#### AVINOR KONSERN 31.12.2016

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	SUM LUFTHAVNDRIFT
Luftfartsinntekter	1 955,1	537,2	413,3	361,6	892,0	4 159,2
Salgs- og leieinntekter	3 364,0	541,2	450,9	320,0	620,6	5 296,7
Konserninterne inntekter	67,2	16,1	47,0	31,3	57,4	219,0
Sum driftsinntekter	5 386,3	1 094,5	911,1	712,8	1 570,0	9 674,8
Lønn og andre personalkostnader	519,6	121,6	100,5	87,5	784,3	1 613,6
Av- og nedskrivninger	864,1	125,2	104,7	93,5	393,0	1 580,5
Andre driftskostnader	1 736,1	247,2	165,9	129,0	911,7	3 189,9
Konserninterne kostnader	352,1	140,7	145,4	112,5	565,5	1 316,3
Sum driftskostnader	3 472,0	634,8	516,5	422,5	2 654,5	7 700,2
<b>Driftsresultat</b>	<b>1 914,3</b>	<b>459,7</b>	<b>394,7</b>	<b>290,4</b>	<b>-1 084,5</b>	<b>1 974,6</b>
Varige driftsmidler	16 487,6	2 017,6	1 616,4	1 775,2	6 021,9	27 918,7

#### AVINOR KONSERN 31.12.2016 FORTS.

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	EIENDOM	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Luftfartsinntekter	4 159,2	984,7	-	-0,8		5 143,0
Salgs- og leieinntekter	5 296,7	201,5	106,0	40,9		5 645,0
Konserninterne inntekter	219,0	804,6	40,5	641,5	-1 705,7	0,0
Sum driftsinntekter	9 674,8	1 990,8	146,5	681,6	-1 705,7	10 788,0
Lønn og andre personalkostnader	1 613,6	1 319,7	0,0	392,8		3 326,1
Av- og nedskrivninger	1 580,5	81,8	37,0	63,6		1 762,9
Andre driftskostnader	3 189,9	355,7	5,6	390,0		3 941,2
Konserninterne kostnader	1 316,3	103,7	22,8	263,0	-1 705,7	0,0
Sum driftskostnader	7 700,2	1 861,0	65,5	1 109,3	-1 705,7	9 030,2
<b>Driftsresultat</b>	<b>1 974,6</b>	<b>129,9</b>	<b>81,0</b>	<b>-427,7</b>	<b>0,0</b>	<b>1 757,8</b>
Varige driftsmidler	27 918,7	673,8	863,0	155,1		29 610,6

Omarbeidet segmentinformasjon 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	327,8	144,2	147,8	114,4	557,2	1 291,4
Sum driftskostnader	2 878,5	637,4	544,3	425,6	2 778,2	7 264,0
<b>Driftsresultat</b>	<b>2 163,2</b>	<b>534,1</b>	<b>430,7</b>	<b>270,0</b>	<b>-1 238,1</b>	<b>2 160,1</b>
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	0,0	-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	701,7	-1 746,4	0,0
Sum driftsinntekter	9 424,1	2 087,4	1 509,7	714,5	-1 746,4	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	55,6		1 459,3
Andre driftskostnader	2 962,9	395,8	10,7	461,6		3 830,9
Konserninterne kostnader	1 291,4	109,1	45,5	300,4	-1 746,4	0,0
Sum driftskostnader	7 264,0	1 948,0	94,4	1 196,7	-1 746,4	8 756,8
Driftsresultat	2 160,1	139,4	1 415,3	-482,2	0,0	3 232,5
Varige driftsmidler	20 953,5	622,1	857,7	191,0		22 624,3

Langsiktig finansiell gjeld omfatter statslån, obligasjonslån og banklån Avinor AS og særskilt finansiering av hotell- og parkeringshus. Gjeld benyttes ikke som styringsparameter av ledelsen på segmentnivå. Finansiering og finansiell risikostyring for konsernet ivaretas av en sentral finansavdeling i overensstemmelse med retningslinjer godkjent av styret, se note 3.

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

Inntekter fra de tre største kunder utgjør henholdsvis NOK 2,4 mrd, 1,6 mrd og 1,4 mrd, totalt 5,4 mrd for 2016 (2015: NOK 2,5 mrd, 1,7 mrd og 1,4 mrd, totalt 5,5 mrd). Dette utgjorde ca 50 prosent (2015: 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 5 Driftsinntekter og andre inntekter

Beløp i MNOK

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):

### Salg av trafikk- og eiendomstjenester

Salg av trafikk tjenester resultatføres i den perioden tjenesten utføres.

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 perioden risiko og kontroll er overført til kjøper. Som hovedregel innebærer dette at inntekten anses opptjent på overtakelsestidspunktet.

### Salg av varer

Salg av varer resultatføres i den perioden varen er levert.

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2016	2015	2016	2015
<b>Trafikkinntekter</b>				
Startavgift	1 147,3	677,0	1 149,7	1 179,4
Passasjeravgift	1 301,3	659,5	1 304,2	1 304,5
Underveisavgift	0,0	0,0	984,7	1 023,6
Sikkerhetsavgift	1 154,0	634,6	1 156,8	1 155,5
Terminalavgift	547,6	307,0	547,6	585,0
Sum trafikkinntekter	4 150,2	2 278,1	5 143,0	5 248,0
<b>Salgs- og leieinntekter</b>				
Duty free	2 552,0	844,3	2 552,0	2 512,0
Parkering	868,8	455,0	868,8	868,4
Annet	1 836,6	698,6	2 216,0	2 083,2
Sum salgs- og leieinntekter	5 257,4	1 997,9	5 636,8	5 463,6
<b>Andre driftsinntekter</b>				
Konserninterne tjenester	150,4	700,7	0,0	0,0
Andre driftsinntekter	7,2	10,6	8,2	11,5
Sum andre driftsinntekter	157,6	711,3	8,2	11,5
<b>Andre inntekter</b>				
Gevinst ved salg av eiendom	0,0	0,0	0,0	1 266,3
Sum andre inntekter	0,0	0,0	0,0	1 266,3
Sum driftsinntekter	9 565,2	4 987,3	10 788,0	11 989,4

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 6 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2016	2015	2016	2015
<b>Lønnskostnader</b>				
Lønninger	1 468,5	1 127,6	2 456,6	2 523,0
Arbeidsgiveravgift	213,4	165,2	363,5	370,6
Pensjonskostnader	239,5	216,2	387,3	463,8
Andre ytelser	69,4	45,1	118,7	109,1
Sum lønnskostnader	1 990,8	1 554,1	3 326,1	3 466,5
<b>Sum lønnskostnader er redusert med:</b>				
Balanseførte lønnskostnader	78,2	83,5	138,4	125,8
Gjennomsnittlig antall årsverk	2 012	1 701	3 115	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.

2016

BELØP I NOK	STYRE- HONORAR	LØNN	NATURAL- YTELSER	PERIODISERT PENSJONS- KOSTNAD	SAMLET GODT- GJØRELSE
<b>Ledende ansatte</b>					
Dag Falk-Petersen, konsernsjef	0	2 661 688	25 029	721 816	3 408 533
Øyvind Hasaas, lufthavndirektør Oslo lufthavn Gardermoen	0	2 026 203	18 223	623 381	2 667 808
Aslak Sverdrup, lufthavndirektør Bergen lufthavn	0	1 619 179	26 244	243 446	1 888 870
Leif Anker Lorentzen, lufthavndirektør Stavanger lufthavn	0	1 619 129	13 923	284 640	1 917 692
Lasse Bardal, lufthavndirektør Trondheim lufthavn	0	1 676 121	14 199	319 115	2 009 435
Mari Hermansen, konserndirektør HR og Juridisk	0	1 667 835	26 508	414 218	2 108 561
Petter Johannessen, konserndirektør økonomi og finans	0	1 778 461	8 686	450 384	2 237 531
Anders Kirsebom, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	0	1 998 914	22 589	366 216	2 387 719
Jon Sjølander, konserndirektør strategi og utvikling	0	1 805 188	17 002	373 450	2 195 640
Margrethe Snekkerbakken, divisjonsdirektør regionale og lokale lufthavner	0	1 841 481	17 007	436 001	2 294 489
Egil Thompson, konserndirektør kommunikasjon og marked	0	1 685 238	27 106	405 696	2 118 040
Stine Ramstad Westby, konserndirektør drift og infrastruktur (fra 15.03.2016)	0	1 518 042	18 992	285 276	1 822 310
<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>21 897 480</b>	<b>235 509</b>	<b>4 923 641</b>	<b>27 056 629</b>
<b>Styret</b>					
Ola Mørkved Rinnan, styrets leder	421 500	0	0	0	421 500
Ola H. Strand, styremedlem - nestleder	260 500	0	0	0	260 500
Mari Thjømøe, styremedlem (til 29.06.2016)	122 500	0	0	0	122 500
Tone Merethe Lindberg, styremedlem	221 250	0	0	0	221 250
Herlof Nilssen, styremedlem	234 500	0	0	0	234 500
Linda Bernander Silseth (fra 29.06.2016)	109 000	0	0	0	109 000
Eli Skrøvset, styremedlem	274 500	0	0	0	274 500
Per Erik Nordsveen, ansattvalgt styremedlem	212 500	772 703	5 967	98 166	1 089 336
Grete Ovnerud, ansattvalgt styremedlem	248 500	923 463	5 516	276 506	1 453 985
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	215 000	864 731	10 359	142 521	1 232 611
Bjørn Tore Mikkelsen, ansattvalgt styremedlem	215 000	939 823	10 359	273 785	1 438 967
<b>Sum</b>	<b>2 534 750</b>	<b>3 500 719</b>	<b>32 201</b>	<b>790 978</b>	<b>6 858 648</b>

2015

BELØP I NOK	STYRE- HONORAR	LØNN	NATURAL- YTelser	PERIODISERT PENSJONS- KOSTNAD	SAMLET GODT- GJØRELSE
<b>Ledende ansatte</b>					
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 og Juridisk	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
<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>19 753 878</b>	<b>319 527</b>	<b>4 953 586</b>	<b>25 026 992</b>
<b>Styret</b>					
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 Skrøvset, 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
<b>Sum</b>	<b>2 489 750</b>	<b>4 806 077</b>	<b>37 656</b>	<b>974 017</b>	<b>8 307 500</b>

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 7. 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 mottatt godtgjørelse eller økonomiske fordeler fra andre foretak i samme konsern, enn det som som er vist over. Det er ikke gitt tilleggsgodtgjørelse for spesielle tjenester utenfor de normale funksjoner for en leder, se note 7.

## NOTE 7 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 ANSATTE I AVINOR KONSERNET – 2016

I medhold av vedtektenes § 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 rede-gjørelse om hvordan statens «Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel» er fulgt opp i selskapets heleide datterselskaper. Erklæringen skal behandles på selskapets ordinære generalforsamling. Det vises til allmennaksje-lovens §5-6 tredje ledd samt retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig 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 og Svalbard lufthavn 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. Svalbard lufthavn ble utfisjonert av Avinor AS og etablert som eget aksjeselskap med virkning fra 1. juni 2016. Daglig leder omfattes av denne erklæringen. Følgende personer er ledende ansatte per 1. januar 2017 og omfattet av denne erklæringen:

#### Avinor AS:

- Dag Falk-Petersen, konsernsjef
- Petter Johannessen, konserndirektør økonomi og finans
- Mari Hermansen, konserndirektør HR, juridisk og forretningsstøtte
- Egil Thompson, konserndirektør kommunikasjon og marked
- Jon Sjølander, konserndirektør strategi og utvikling
- Margrethe Snekerbakken, 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
- Stine R. Westby, konserndirektør drift og infrastruktur

#### Avinor Flysikring AS:

- Anders Kirsebom, administrerende direktør Avinor Flysikring AS
- Jan-Gunnar Pedersen, direktør underveistjenester
- Snorre Andresen, direktør tårntjenester
- Ellen Lystad, fungerende direktør systemdrift
- Håkan Olsson, fungerende leder utvikling og prosjekter
- Tor-Øivind Skogseth, assisterende flysikringsdirektør og leder kunde og marked
- 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
- Geir Ove Heir, leder RTC Bodø

#### Svalbard Lufthavn AS:

- Morten Ulsnes, daglig leder

#### 2. Hvilken periode gjelder

Erklæringen gjelder for kommende regnskapsår, jf vedtektenes § 8, jf allmennaksjeloven § 6-16 a) (2). Konsernstyret vil legge prinsippene som er omtalt i denne erklæring til grunn for fastsettelse av konsernsjefens godtgjørelse og i vurdering og overvåking av konsernsjefens fastsettelse av godtgjørelse til ledende ansatte.

#### 3. Hovedprinsippene i selskapets lederlønnspolitik

Avinors lederlønnspolitik skal være i samsvar med «Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig 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 vanlig 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. Pensjonsordning

Ledende ansatte skal delta i konsernets generelle pensjonsordning. Pensjonsgrunnlaget skal ikke overstige 12 G. Vilårene skal være på linje med andre ansattes vilkår i selskapet. Den generelle aldersgrensen 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 13.02.2015, er det etablert en innskuddsbasert alderspensjonsordning for lønn over 12 G samt en ordning med uførepensjon.

Alderspensjon 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 tilleggspensjonen utføres av lønnsavdelingen i Avinor månedlig fra aldersgrensen på 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 12G til 18G og
- 25% av pensjonsgrunnlag over 18G

*For konsernledere i aldersgruppen 55 til 60 år:*

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

*For konsernledere i aldersgruppen 50 til 55 år:*

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

*For konsernledere under 50 år:*

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

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

Arbeidsgiver har styringsrett over pensjonsordningen for lønn over 12 G.

For ledende ansatte ansatt etter 13.02.2015 gjelder selskapets generelle pensjonsordning opp til 12 G som eneste ordning.

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 sluttvederlaget 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 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 datterselskapene.

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 2016 er gjennomført i samsvar med de retningslinjene som ble behandlet på ordinær generalforsamling 29. juni 2016. Dette gjelder både Avinor AS, Avinor Flysikring AS og Svalbard lufthavn AS.

I forbindelse med lønnsoppjøret ble konsernsjefens faste grunnlønn justert på med 2,4 prosent.

Øvrig ledende personell i Avinor AS ble i gjennomsnitt gitt en justering i grunnlønn på 2,4 prosent.

Administrerende direktør i Avinor Flysikring AS ble gitt en justering i grunnlønn på 2,4 prosent. Øvrig ledende personell i Avinor Flysikring AS ble i gjennomsnitt gitt en justering i grunnlønn på 2,4 prosent. Lønnsoppjøret skjer på grunnlag av prestasjonsvurdering.

Administrerende direktør Svalbard lufthavn AS ble gitt et tillegg på kr. 60.000 fra 1. juni da han tiltrådte stillingen som daglig leder. Uten dette tillegget ville hans lønnsjustering for 2016 vært 2,3%.

Totalkostnaden for innskuddsbasert alderspensjonsordning for lønn over 12 G gjeldende for ledende ansatte ansatt før 13.02.2015 var kr 2.177.705 i 2016. Ordningen administreres over drift av Avinor. Premien er ikke skatte- og avgiftspliktig. Denne ordningen ble lukket for nye ledende ansatte ansatt etter 13.02.2015.

Den enkeltes totale pensjonskostnad fremgår av noter til regnskapet.

Styrets erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse ble første gang avgitt for regnskapsåret 2011. Ledelsens godtgjørelsesordning blir 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 2016, er gjengitt i årsregnskapet 2016, note 6.

## NOTE 8 Andre driftskostnader

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2016	2015	2016	2015
<b>Andre driftskostnader</b>				
Leie lokaler/tomt	73,5	112,8	57,8	56,5
Drift/vedlikehold bygninger	600,1	221,2	642,6	542,4
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	373,6	234,5	413,1	405,2
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold	971,6	578,0	975,0	957,1
Meteorologiske tjenester	3,1	0,0	41,9	35,9
Konsulentbistand	235,2	151,7	261,8	305,2
Øvrige eksterne tjenester	565,9	365,4	591,8	595,6
Øvrige driftskostnader	1 259,4	947,6	581,8	618,1
<b>Sum</b>	<b>4 082,4</b>	<b>2 611,2</b>	<b>3 565,8</b>	<b>3 516,0</b>

Se note 13 for prinsipper om operasjonelle leieavtaler.

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2016	2015	2016	2015
<b>Honorar til revisor</b>				
<b>Avtalt honorar eks mva</b>				
Lovpålagt revisjon	0,6	0,4	1,0	1,0
<b>Annet kostnadsførte honorar til revisor eks mva:</b>				
Utvidet finansiell revisjon	0,1	0,4	0,2	0,5
Andre attestasjonsoppgaver	0,6	0,5	0,8	0,6
Skatterådgivning	0,2	0,0	0,2	0,0
Regnskapsmessig bistand inklusive IFRS	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Sum</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>	<b>1,1</b>



**NOTE 9** 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 kostnadsføringen bygger på skjønsmessige vurderinger, som oppdateres løpende.

SPESIFIKASJON	2016	2015
<b>Lønn og andre personalkostnader</b>		
Lønn og andre personalkostnader driftspersonell	40,1	52,2
Sum	40,1	52,2
<b>Av- og nedskrivninger</b>		
Økte avskrivninger som følge av utrangering av deler av terminalen	80,6	60,5
Sum	80,6	60,5
<b>Andre driftskostnader</b>		
Driftskoordinering	86,6	55,7
Vakthold	38,2	13,4
Mer - bussing	15,2	15,3
Konsulenttjenester	2,0	0,7
Stab/støttefunksjoner	44,6	9,4
Rivekostnader eksisterende anlegg	53,7	-0,7
Merkostnader i entrepriser knyttet til å opprettholde løpende flyplassdrift i byggeperioden	67,6	98,2
Annet	7,9	3,2
Sum	315,8	195,2
Sum totalt	436,5	307,9

**NOTE 10** Andre kostnader

Beløp i MNOK

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 sikringsbøkerføring.

Endringer i virkelig verdi på derivatene som ikke kvalifiserer for sikringsbøkerføring 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.

SPESIFIKASJON	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2016	2015	2016	2015
<b>Andre kostnader</b>				
Verdiendringer og andre tap/gevinster, netto	-19,7	16,2	-18,9	42,9
Sum	-19,7	16,2	-18,9	42,9
<b>Verdiendringer og andre tap/gevinster, netto:</b>				
Urealiserte verdiendringer (note 14)	-28,0	10,0	-34,9	17,6
Realiserte verdiendringer kraft	7,6	8,7	8,0	35,7
Valutagevinster/tap (agio/disagio eiendel og gjeld)	0,7	-2,5	8,0	-10,3
Sum	-19,7	16,2	-18,9	42,9

**NOTE 11** Finansposter

Beløp i MNOK

**Inntekt fra utbytte**

Utbytte inntekter resultatføres når rett til å motta betaling oppstår.

SPESIFIKASJON	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2016	2015	2016	2015
<b>Finansinntekter</b>				
Renteinntekter på kortsiktig bankinnskudd	35,4	27,0	35,8	31,7
Renteinntekter på konserninterne fordringer	3,0	257,5	0,0	0,0
Mottatt konsernbidrag og utbytte	75,2	352,8	0,0	1,7
Gevinst på finansielle instrumenter	0,4	6,4	0,4	6,4
<b>Sum finansinntekter</b>	<b>114,0</b>	<b>643,7</b>	<b>36,2</b>	<b>39,8</b>
<b>Finanskostnader</b>				
Rentekostnad lån	567,2	441,8	601,0	594,8
Rentekostnad på konsernintern gjeld	40,6	28,9	0,0	0,0
Rentekostnader annet	34,5	10,0	34,7	19,5
Andre lånekostnader	25,7	24,9	26,8	25,5
Aktiverte lånekostnader (se note 13)	-235,3	-76,5	-235,3	-274,8
Netto verdiendring lån hensyntatt derivater	0,0	0,0	0,0	0,0
Tap ved virkelig verdi på finansielle kontrakter (se note 14)				
- rentebytteavtale: kontantstrømsikring, overført fra egenkapital	-7,4	-7,3	-7,4	3,4
- rentebytteavtale: sikring av virkelig verdi	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Sum finanskostnader</b>	<b>425,3</b>	<b>421,8</b>	<b>419,8</b>	<b>368,4</b>
<b>Netto finansinntekt/-kostnad</b>	<b>-311,3</b>	<b>221,9</b>	<b>-383,6</b>	<b>-328,6</b>

**NOTE 12** Skatt

Beløp i MNOK

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 vesentligste 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 fremtidige forventede skattemessige resultater og verdsettes separat.

**Netto utsatt skattefordel**

Konsernet har vesentlige midlertidige forskjeller mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier. Dette medfører en vesentlig utsatt skattefordel. Det er foretatt en analyse av konsernets skatteposisjon, som sannsynliggjør at konsernet kan utnytte denne fordelene.

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2016	2015	2016	2015
<b>Skattekostnad</b>				
Betalbar skatt	65,5	0,9	136,6	334,5
For mye/lite betalt tidligere år	0,0	0,0	-0,2	2,6
Skatteeffekt konsernbidrag	0,0	1,6	0,0	0,0
Korreksjon utsatt skatt tidligere år	2,1	0,0	3,5	-3,0
Endring i utsatt skatt	245,9	42,3	212,2	117,1
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	-2,4	-4,6	-6,5	3,6
<b>Sum skattekostnad</b>	<b>311,1</b>	<b>40,2</b>	<b>345,6</b>	<b>454,9</b>
<b>Avstemming av effektiv skattesats</b>				
25 (27) % skatt av resultat før skatt	304,1	35,6	342,5	784,1
Effekt av for mye/lite skatt tidligere år	2,1	0,0	1,7	-0,5
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	-2,4	-4,6	-6,5	3,6
Mottatt konsernbidrag uten skatteeffekt	0,0	0,0	0,0	0,0
Mottatt utbytte	0,0	0,0	0,0	-0,4
Permanente forskjeller 25 (27)%	7,3	0,3	7,9	-340,9
Permanente forskjeller 25 (27) % Svalbard	0,0	9,0	0,0	9,0
<b>Skattekostnad</b>	<b>311,1</b>	<b>40,2</b>	<b>345,6</b>	<b>454,9</b>
Effektiv skattesats	25,6	30,5	25,2	15,7

Skattedirektoratet har i en bindende forhåndsuttalelse (BFU) uttalt at vederlag fra Avinor AS til datterselskap på Svalbard for kjøp av luftfartstjenester er skattemessig fradragsberettiget i Norge.

Eget datterselskap ble etablert 1.juni 2016. Det er inngått avtale om kjøp på armlengdes vilkår som skaper økonomisk grunnlag for drift av eget aksjeselskap på Svalbard. Dette vil også gi mulighet for å utnytte framførbart skattemessig underskudd på Svalbard.

AVINOR AS:  
SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

	01.01.2016	FUSJON/ FISJON	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2016	01.01.2017
Fordringer	0,2	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0
Fordring konsernbidrag	-98,8	80,0	18,8	0,0	0,0	0,0
Anleggsmidler	-692,4	-168,6	142,9	0,0	-718,1	-689,4
Langsiktig lån	-171,6	0,0	45,4	0,0	-126,2	-121,2
Avsetninger	-120,8	-17,8	61,3	0,0	-77,3	-74,3
Pensjoner	-271,3	-73,3	12,8	-81,1	-412,9	-396,4
Gjeld konsernbidrag	1,5	0,0	0,0	-1,5	0,0	0,0
Gevinst- og tapskonto	-3,8	-6,3	1,3	0,0	-8,8	-8,5
Finansielle instrumenter	152,2	-5,1	-36,4	11,6	122,3	117,4
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 204,7	-191,1	245,9	-71,0	-1 221,0	-1 172,2

**Endring skattesats, reduksjon utsatt skattefordel** **96,3** **48,8**

**Endringen er presentert som:**

Reduksjon av egenkapital	95,7	0,0
Kostnad i utvidet resultat	5,3	51,2
Kostnad i resultatregnskapet	-4,6	-2,4

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

2016 2015

**Utsatt skattefordel**

Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	-1 215,4	-1 139,3
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	-74,3	-219,4
	<b>-1 289,6</b>	<b>-1 358,7</b>

**Utsatt skatteforpliktelse**

Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	117,4	152,4
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	0,0	1,5
	<b>117,5</b>	<b>154,0</b>

**Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt** **-1 172,2** **-1 204,7**

AVINOR KONSERN:  
SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

	01.01.2016	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2016	01.01.2017
Fordringer	0,1	-0,2	0,0	-0,1	-0,1
Anleggsmidler	-817,8	154,1	0,0	-662,2	-635,8
Langsiktig lån	-171,6	45,4	0,0	-126,2	-121,2
Avsetninger	-153,4	69,1	0,0	-84,3	-80,9
Pensjoner	-486,2	-23,0	-137,1	-646,3	-620,5
Gevinst- og tapskonto	-10,5	1,5	0,0	-9,0	-8,6
Finansielle instrumenter	130,6	-34,7	16,9	112,8	108,3
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 508,9	212,2	-120,2	-1 416,9	-1 358,7

<b>Endring skattesats, reduksjon utsatt skattefordel</b>	<b>121,0</b>				<b>56,3</b>
--	--------------	--	--	--	-------------

**Endringen er presentert som:**

Reduksjon av egenkapital	117,9				0,0
Kostnad i utvidet resultat	-0,5				62,7
Kostnad i resultatregnskapet	3,6				-6,5

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

	2016	2015
<b>Utsatt skattefordel</b>		
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	-1 453,2	-1 559,0
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	-81,1	-153,6
	<b>-1 534,3</b>	<b>-1 712,6</b>
<b>Utsatt skatteforpliktelse</b>		
Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	175,6	203,7
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	0,0	0,0
	<b>175,6</b>	<b>203,7</b>
<b>Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt</b>	<b>-1 358,7</b>	<b>-1 508,9</b>

**NOTE 13** Immaterielle eiendeler og varige driftsmidler

Beløp i MNOK

**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 eventuelle av- og nedskrivninger.

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 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 lineær 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.

**FLYVELEDERSYSTEMER, LUFTROMSORGANISERING**

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
<b>Per 1. januar 2015</b>		
Anskaffelseskost	0,0	155,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	-140,0
Balanseført verdi 01.01.	0,0	15,7
<b>Regnskapsåret 2015</b>		
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
<b>Per 31. desember 2015</b>		
Anskaffelseskost	77,8	299,6
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-36,1	-182,4
Balanseført verdi 31.12.	41,7	117,2
<b>Regnskapsåret 2016</b>		
Balanseført verdi 01.01.	41,7	117,2
Tilgang	2,7	4,1
Avgang	0,0	0,0
Årets avskrivninger	-4,4	-12,5
Balanseført verdi 31.12.	39,9	108,8
<b>Per 31. desember 2016</b>		
Anskaffelseskost	80,5	303,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-40,5	-194,9
Balanseført verdi 31.12.	39,9	108,8
Økonomisk levetid	10 år	10 år
	Lineær	Lineær

## 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 resultat i den perioden utgiften pådras.

Lånekostnader som påløper under konstruksjon av driftsmidler balanseføres frem 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 eller revaluerte verdi avskrives til restverdi over forventet utnyttbar levetid, som er:

Bygg og fast eiendom	0 – 50 år
Veier, anlegg m.m.	5 – 40 år
Banesystem	15 – 50 år
Transportmidler	10 – 20 år
Andre anleggsmidler	5 – 15 år

Forventet utnyttbar levetid estimeres på bakgrunn av erfaring, historikk og skjønnsmessige vurderinger og justeres dersom det oppstår endringer i forventningene. 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.

## LEIEAVTALER

Konsernet som leietaker

*Finansielle leieavtaler:*

Leieavtaler hvor konsernet overtar den vesentligste del av risiko og avkastning som er forbundet med eierskap av eiendelen er finansielle leieavtaler. 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. Leiebetaling klassifiseres som driftskostnad og resultatføres lineært over kontraktsperioden.

Konsernet som utleier

*Operasjonelle leieavtaler:*

Konsernet presenterer eiendeler som er utleid som anleggsmidler i balansen. Leieinntekter resultatføres lineært over leieperioden.

## 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. Investeringsstilskudd balanseføres og innregnes på en systematisk måte over eiendelens brukstid. Investeringsstilskudd innregnes ved at tilskuddet trekkes fra ved fastsettelse av eiendelens balanseførte verdi.

## 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. 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 hvar rapporteringsdato vurderes mulighetene for reversering av tidligere nedskrivninger på ikke - finansielle eiendeler.

Vurderingen skjer med basis i at hele virksomheten til Avinor er definert som to kontantstrømgenererende enheter (CGU'er), se note 2.

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.

## AVINOR AS

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FAST EIENDOM	BANE- SYSTEM	TRANSPORT- MIDLER	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
<b>Per 1. januar 2015</b>							
Anskaffelseskost	801,4	4 359,5	5 465,2	799,4	2 121,8	636,6	<b>14 183,9</b>
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,0	-1 388,1	-1 069,8	-312,0	-1 278,7	-290,8	<b>-4 340,4</b>
Balanseført verdi 01.01.	800,4	2 971,4	4 395,4	487,4	843,1	345,8	<b>9 843,6</b>
<b>Regnskapsåret 2015</b>							
Balanseført verdi 01.01.	800,4	2 971,4	4 395,4	487,4	843,1	345,8	<b>9 843,5</b>
Tilgang	298,5	832,9	577,6	60,8	213,9	94,6	<b>2 078,3</b>
Avgang	-0,9	-5,4	-0,9	-1,1	-4,1	0,0	<b>-12,4</b>
Årets avskrivninger	-0,7	-197,8	-207,2	-41,8	-196,3	-28,2	<b>-672,0</b>
Balanseført verdi 31.12.	1 097,3	3 601,1	4 764,9	505,3	856,6	412,2	<b>11 237,3</b>
<b>Per 31. desember 2015</b>							
Anskaffelseskost	1 099,0	5 183,3	6 041,3	855,0	2 278,6	727,9	<b>16 185,1</b>
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,7	-1 582,2	-1 276,4	-349,7	-1 422,1	-315,7	<b>-4 947,8</b>
Balanseført verdi 31.12.	1 097,3	3 601,1	4 764,9	505,3	856,5	412,2	<b>11 237,3</b>
<b>Regnskapsåret 2016</b>							
Balanseført verdi 01.01.	1 097,3	3 601,1	4 764,9	505,3	856,5	412,2	<b>11 237,3</b>
Tilgang	77,2	10 419,4	4 231,3	289,1	1 721,2	1 484,8	<b>18 223,0</b>
Avgang	0,0	-1,4	0,0	-1,1	-0,8	0,0	<b>-3,3</b>
Årets avskrivninger	0,0	-684,4	-378,8	-59,4	-356,0	-150,7	<b>-1 629,3</b>
Balanseført verdi 31.12.	1 174,5	13 334,7	8 617,4	733,9	2 220,9	1 746,3	<b>27 827,7</b>
<b>Per 31. desember 2016</b>							
Anskaffelseskost	1 176,2	19 141,0	12 246,7	1 319,3	6 065,7	3 017,1	<b>42 966,0</b>
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,7	-5 806,3	-3 629,3	-585,4	-3 844,8	-1 270,8	<b>-15 138,3</b>
Balanseført verdi 31.12.	1 174,5	13 334,7	8 617,4	733,9	2 220,9	1 746,3	<b>27 827,7</b>



## AVINOR KONSERN

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FAST EIENDOM	BANE- SYSTEM	TRANSPORT- MIDLER	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
<b>Per 1. januar 2015</b>							
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 01.01.	1 439,4	8 295,3	7 804,7	680,2	1 737,2	1 084,1	21 040,9
<b>Regnskapsåret 2015</b>							
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
<b>Per 31. desember 2015</b>							
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
<b>Regnskapsåret 2016</b>							
Balanseført verdi 01.01.	1 734,3	8 733,6	8 302,8	695,5	1 730,8	1 310,1	22 507,1
Tilgang	102,9	5 980,8	662,2	136,4	1 390,9	479,4	8 752,6
Avgang	0,0	-2,1	-0,1	-1,1	-4,2	0,0	-7,5
Årets avskrivninger	0,0	-725,6	-381,9	-63,2	-428,2	-151,5	-1 750,4
Balanseført verdi 31.12.	1 837,2	13 986,7	8 583,0	767,6	2 689,3	1 638,0	29 501,8
<b>Per 31. desember 2016</b>							
Anskaffelseskost	1 838,4	19 633,8	11 752,6	1 401,6	7 283,5	2 656,9	44 566,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,2	-5 647,1	-3 169,6	-634,0	-4 594,2	-1 018,9	-15 065,0
Balanseført verdi 31.12.	1 837,2	13 986,7	8 583,0	767,6	2 689,3	1 638,0	29 501,8
<b>Økonomisk levetid</b>							
		10 - 50 år	15 - 50 år	10 - 20 år	5 - 15 år	5 - 40 år	
<b>Avskrivningsmetode</b>							
	IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

## ANLEGG UNDER UTFØRELSE

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
<b>Per 1. januar 2015</b>		
Anskaffelseskost	3 074,0	7 913,6
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 01.01.	3 074,0	7 913,6
<b>Regnskapsåret 2015</b>		
Balanseført verdi 01.01.	3 074,0	7 913,6
Tilgang	2 091,2	5 421,3
Reklassifisering	-1 822,2	-2 719,7
Balanseført verdi 31.12.	3 343,0	10 615,2
<b>Per 31. desember 2015</b>		
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
<b>Regnskapsåret 2016</b>		
Balanseført verdi 01.01.	3 343,0	10 615,2
Fusjon/fisjon	6 915,4	0,0
Tilgang	4 610,1	4 854,7
Reklassifisering	-8 617,6	-8 752,8
Balanseført verdi 31.12.	6 250,9	6 717,1
<b>Per 31. desember 2016</b>		
Anskaffelseskost	6 250,9	6 717,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 31.12.	6 250,9	6 717,1
Herav klassifisert som immaterielle	0,0	122,0

**Byggelånsrenter**

Varige driftsmidler inkluderer byggelånsrenter i forbindelse med bygging av vesentlige eiendeler med en byggeperiode på over ett år.

Balanseførte byggelånsrenter utgjorde MNOK 235,3 i 2016 og MNOK 274,8 i 2015.

Gjennomsnittlig rentekostnad er beregnet til 3,49 prosent i 2016 og 3,93 prosent i 2015.

**Sikkerhetsstillelser**

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**

Grunnet vesentligheten av konsernets varige driftsmidler og høyt investeringsbehov gjennomføres regelmessige verddivurderinger.

Hele virksomheten til Avinor er definert som to kontantstrømgenererende enhet (CGU), se basisprinsipper note 2.

Varige driftsmidler nedskrives til gjenvinnbart beløp når gjenvinnbart beløp er lavere enn eiendelens balanseførte verdi.

Gjenvinnbart beløp er den høyeste verdi av den kontantstrømgenererende enhets virkelige verdi fratrukket salgsutgifter og enhetens bruksverdi. Avinor beregner både virkelig verdi og bruksverdi med utgangspunkt i nåverdien av fremtidige kontantstrømmer. Bruksverdi er nåverdien av fremtidige kontantstrømmer som forventes å oppstå fra eksisterende eiendeler.

Konsernets virksomhet utøves i sin helhet i Norge, nåverdien av kontantstrømmer estimeres derfor i NOK, deretter foretas det neddiskontering basert på et veid avkastningskrav relevant for Avinors virksomhet. Avkastningskravet tar utgangspunkt i renten på 10 års norske statsobligasjoner som risikojusteres ut i fra Avinors forretningsrisiko. Kostnaden knyttet til gjeldsandelens i det veide avkastningskravet er basert på gjennomsnittlig markedsrente for Avinor. I nåverdivurderingen foretatt i 2016 er diskonteringsrente før skatt på 6,8 prosent.

Ved beregning av gjenvinnbart beløp for hele konsernet per 31.12.2016 er virkelig verdi fratrukket salgsutgifter benyttet. Virkelig verdi er beregnet med utgangspunkt i fremtidige kontantstrømmer fra virksomheten, inkludert fremtidige kapasitetsøkende aktiviteter som Gardermoen Terminal 2 og utvidelse av terminalene på Flesland, Sola og Værnes.

Verdivurderingen er basert på forutsetninger om fremtidig utvikling i en rekke parametre. De viktigste forutsetningene som er benyttet ved beregning av gjenvinnbart beløp er (2015 parametre i parentes):

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Passasjervekst	2,9 (3,4)	3,1 (3,1)	3,3 (3,0)	3,2 (2,6)	2,2 (2,2)	2,4 (2,1)
Konsumprisindeks	2,2 (2,1)	2,1 (1,6)	2,0 (1,5)	1,5 (1,5)	1,5 (1,5)	1,5 (1,5)
	2023	2024	2025	2026	2027	2028 - 2032
Passasjervekst	2,1 (2,0)	2,1 (2,0)	2,1 (1,9)	2,0 (1,9)	2,0 (1,9)	1,7-2,0 (1,6 -1,9)
Konsumprisindeks	1,5 (1,5)	1,5 (1,5)	1,5 (1,5)	1,5 (1,5)	1,5 (1,5)	1,5 (1,5)

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

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

Forventet verdi av drift utover femten år fastsettes som en terminalverdi. I terminalverdien er det forutsatt 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 31.12.2016.

## NOTE 14 Finansielle eiendeler og forpliktelser

*Beløp i MNOK*

### FINANSIELLE EIENDELER

#### Klassifisering

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

Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat  
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.

#### 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.

#### 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.

#### 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.

### 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 sikringsbøker 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 sikringsbøker.

Endringer i virkelig verdi på derivatene som ikke kvalifiserer for sikringsbøker 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.

#### 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 endringer 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».

#### Kontantstrømsikring

Den effektive delen av endring i virkelig verdi på derivater som designeres og kvalifiseres 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 transaksjonen påvirker resultatregnskapet (for eksempel når det planlagte salger 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 sikringsbøker, 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.

## FINANSIELLE FORPLIKTELSER

Konsernet klassifiserer finansielle forpliktelser i følgende kategorier: Til virkelig verdi over resultat og andre finansielle forpliktelser. Klassifiseringen avhenger av hensikten med forpliktelsen. Ledelsen klassifiserer finansielle forpliktelser når de pådras.

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

#### 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 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.

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
<b>Per 31. desember 2016</b>				
<b>Eiendeler</b>				
Konserninterne fordringer	371,5			371,5
Derivater		1,0	504,0	505,0
Andre finansielle anleggsmidler	390,6			390,6
Kundefordringer	798,0			798,0
Andre fordringer	409,4			409,4
Bankinnskudd, kontanter og lignende	938,1			938,1
<b>Sum</b>	<b>2 907,6</b>	<b>1,0</b>	<b>504,0</b>	<b>3 412,6</b>

	FORPLIKTELSE VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	ANDRE FINANSIELLE FORPLIKTELSE	SUM
<b>Forpliktelse</b>				
Lån fra Staten			2 527,3	2 527,3
Konsernintern gjeld			2 753,3	2 753,3
Derivater	1,3	14,3		15,6
Annen langsiktig gjeld			14 477,3	14 477,3
Leverandørgjeld og annen gjeld			3 390,1	3 390,1
<b>Sum</b>	<b>1,3</b>	<b>14,3</b>	<b>23 148,0</b>	<b>23 163,6</b>

	UTLÅN OG FORDRINGER	EIENDELER VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	SUM
<b>Per 31. desember 2015</b>				
<b>Eiendeler</b>				
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
<b>Sum</b>	<b>10 020,2</b>	<b>4,5</b>	<b>635,0</b>	<b>10 659,7</b>

	FORPLIKTELSE VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	ANDRE FINANSIELLE FORPLIKTELSE	SUM
<b>Forpliktelse</b>				
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
<b>Sum</b>	<b>30,1</b>	<b>0,0</b>	<b>17 507,5</b>	<b>17 537,6</b>

## AVINOR KONSERN

	UTLÅN OG FORDRINGER	EIENDELER VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	SUM
<b>Per 31. desember 2016</b>				
<b>Eiendeler</b>				
Derivater		1,0	504,0	505,0
Andre finansielle anleggsmidler	390,7			390,7
Kundefordringer	1 009,5			1 009,5
Andre fordringer	420,7			420,7
Bankinnskudd, kontanter og lignende	949,1			949,1
<b>Sum</b>	<b>2 770,0</b>	<b>1,0</b>	<b>504,0</b>	<b>3 275,0</b>

	FORPLIKTELSER VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	ANDRE FINANSIELLE FORPLIKTELSER	SUM
<b>Forpliktelses</b>				
Lån fra Staten			2 527,3	2 527,3
Derivater	1,5	52,0		53,5
Annen langsiktig gjeld			15 073,0	15 073,0
Leverandørgjeld og annen gjeld			3 520,2	3 520,2
<b>Sum</b>	<b>1,5</b>	<b>52,0</b>	<b>21 120,5</b>	<b>21 174,0</b>

	UTLÅN OG FORDRINGER	EIENDELER VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	SUM
<b>Per 31. desember 2015</b>				
<b>Eiendeler</b>				
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
<b>Sum</b>	<b>3 297,9</b>	<b>14,7</b>	<b>646,4</b>	<b>3 959,0</b>

	FORPLIKTELSER VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	ANDRE FINANSIELLE FORPLIKTELSER	SUM
<b>Forpliktelses</b>				
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
<b>Sum</b>	<b>57,7</b>	<b>80,8</b>	<b>19 489,9</b>	<b>19 628,4</b>

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

## DERIVATER

	AVINOR AS			AVINOR KONSERN		
	2016	2015	ENDRING	2016	2015	ENDRING
<b>Eiendeler</b>						
Renteswapper	504,0	635,0	-131,0	504,0	635,0	-131,0
Valutaterminkontrakter	1,0	4,5	-3,5	1,0	26,0	-25,0
Energikontrakter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	505,0	639,5	-134,5	505,0	661,0	-156,0
<b>Gjeld</b>						
Renteswapper	14,3	7,4	6,9	52,0	88,2	-36,2
Valutaterminkontrakter	0,6	0,0	0,6	0,8	7,0	-6,2
Energikontrakter	0,7	22,7	-22,0	0,7	43,3	-42,6
	15,6	30,1	-14,5	53,5	138,5	-85,0
<b>Netto endring</b>			<b>-120,0</b>			<b>-71,0</b>
<b>Spesifikasjon av netto endring:</b>						
Fusjon			-13,5			0,0
Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto (se note 10)			28,0			34,9
Valutaterminkontrakter - ført i utvidet resultat			-10,1			-11,1
Renteswapper - resultatført som finanskostnad (se note 11)			7,4			7,4
Renteswapper - ført i utvidet resultat			48,4			78,0
Valuta-/verdiendring renteswapper			-180,5			-180,5
Renteswapper - termineringsverdi			0,3			0,3

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

Valutatermin- og energikontraktene defineres ikke som regnskapsmessig sikringsinstrument 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 2016 er MNOK 198 (2015: MNOK 399).

Nominelt beløp på utestående energikontrakter per 31. desember 2016 er MNOK 107 (2015: MNOK 130).

Den nominelle hovedstolen på utestående renteswapper per 31. desember 2016 var MNOK 5.680 (2015: MNOK 5.932). Per 21. desember 2016 varierte den faste renten fra 1,69 prosent til 5,96 prosent (2015: 1,69 prosent til 5,96 prosent). Den flytende rentesatsen var NIBOR og fast Euro rente.

Gevinst og tap ført i utvidet resultat (note 15) på renteswapper per 31. desember 2016 vil kontinuerlig reversere i resultatregnskapet inntil banklånene er tilbakebetalt.

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

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2016	2015	2016	2015
<b>Andre finansielle anleggsmidler</b>				
Andre langsiktige fordringer	390,6	124,2	390,7	306,0
Sum	390,6	124,2	390,7	306,0

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.

## KUNDEFORDRINGER, ANDRE KORTSIKTIGE FORDRINGER

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.

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2016	2015	2016	2015
Kundefordringer	799,7	520,2	1 011,6	1 076,3
Nedskrivning for sannsynlig tap på kundefordringer	-1,7	-0,6	-2,1	-1,0
Bokført verdi kundefordringer	798,0	519,7	1 009,5	1 075,3
Årets konstaterte tap på kundefordringer	0,3	5,6	0,3	5,6

Virkelig verdi av kundefordringer er i all vesentlighet lik bokført verdi.

Tap på kundefordringer er klassifisert som andre driftskostnader i resultatregnskapet.

### ENDRINGEN I AVSETNING FOR TAP ER SOM FØLGER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2016	2015	2016	2015
<b>IB</b>	0,6	0,9	1,0	1,7
Årets avsetning til sannsynlig tap på krav	1,7	5,3	2,1	4,9
Årets konstaterte tap	-0,3	-5,6	-0,3	-5,6
Reversert tidligere avsetning	-0,3	0,0	-0,7	0,0
<b>UB</b>	1,7	0,6	2,1	1,0

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

### PER 31.12 HADDE SELSKAPET FØLGENDE FORDELING MELLOM FORFALTE OG IKKE FORFALTE KUNDEFORDRINGER (BELØP I MNOK)

	SUM	IKKE FORFALT	<30 D	30-60D	60-90D	>90D
2016	799,7	641,5	129,0	6,8	7,4	15,0
2015	520,2	454,9	45,3	4,0	1,2	14,8

### PER 31.12 HADDE KONSERNET FØLGENDE FORDELING MELLOM FORFALTE OG IKKE FORFALTE KUNDEFORDRINGER (BELØP I MNOK)

	SUM	IKKE FORFALT	<30 D	30-60D	60-90D	>90D
2016	1 011,5	847,1	130,9	6,8	7,4	19,3
2015	1 076,3	922,9	76,5	15,3	21,2	40,4



## SPESIFIKASJON AV KORTSIKTIGE FORDRINGER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2016	2015	2016	2015
Kundefordringer	798,0	519,7	1 009,5	1 075,3
Konserninterne fordringer	231,5	140,2	0,0	0,0
Påløpne ikke fakturerte inntekter	235,2	30,4	235,5	105,5
Forskuddsbetalte driftskostnader	29,7	36,2	53,2	53,2
Andre kortsiktige fordringer	174,0	4,1	185,2	144,4
<b>Sum kortsiktige fordringer</b>	<b>1 468,4</b>	<b>730,6</b>	<b>1 483,4</b>	<b>1 378,4</b>

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	
	2016	2015	2016	2015
Euro	0,0	1,2	86,3	91,5
<b>Sum</b>	<b>0,0</b>	<b>1,2</b>	<b>86,3</b>	<b>91,5</b>

## KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER

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

## KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2016	2015	2016	2015
Kontanter og bankinnskudd	938,1	1 630,3	949,1	1 666,7
Kortsiktig plassering i bank	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Sum</b>	<b>938,1</b>	<b>1 630,3</b>	<b>949,1</b>	<b>1 666,7</b>

I kontantstrømsoppstillingen omfatter kontanter og kontantekvivalenter følgende:

Kontanter og kontantekvivalenter	938,1	1 630,3	949,1	1 666,7
Kassekreditt	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Sum</b>	<b>938,1</b>	<b>1 630,3</b>	<b>949,1</b>	<b>1 666,7</b>

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 konsernkontoinnehaver. 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.

## 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 betalingen av gjelden i mer enn 12 måneder fra balansedato.

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2016	2015	2016	2015
<b>Langsiktige lån</b>				
Statslån	2 527,3	0,0	2 527,3	2 971,7
Obligasjonslån	8 674,6	8 856,1	8 674,6	8 856,1
Banklån	5 734,5	3 961,7	6 330,3	4 989,9
Annet	4,6	277,8	4,6	277,8
<b>Sum langsiktig</b>	<b>16 941,0</b>	<b>13 095,6</b>	<b>17 536,8</b>	<b>17 095,5</b>
<b>Kortsiktige lån</b>				
Sertifikatlån	1 400,0	400,0	1 400,0	400,0
1. års avdrag langsiktig gjeld	967,6	473,0	1 019,8	994,2
<b>Sum kortsiktig</b>	<b>2 367,6</b>	<b>873,0</b>	<b>2 419,8</b>	<b>1 394,2</b>

### OPPLYSNINGER OM STATSLÅN, LÅN FRA BANKER

	VALUTA	EFFEKTIV RENTE
Statslån	NOK	1,79 %
Obligasjonslån, inkl sertifikatlån	NOK/EUR	3,52 %
Banklån	NOK	3,62 %

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	2018	2019	2020	2021	2022	DERETTER	SUM
Statslån	444,4	444,4	444,4	444,4	444,4	305,3	2 527,3
Obligasjonslån	0,0	700,0	450,0	2 725,9	0,0	4 798,7	8 674,6
Banklån	179,4	239,4	510,4	510,4	510,4	4 380,3	6 330,3
Annet	4,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,6

### Statslån

Lånet er delt inn i seks like store gjeldsbrev med forskjellig rentevilkår. Gjeldsbrev en til fem har en rente lik statens utlånsrente til forvaltningsbedrifter (gjennomsnittlig rente på fem års statsobligasjoner i perioden 1.10 – 30.9) 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 2024. Første avdrag ble betalt 30. juni 2002.

### Obligasjonslån

Utestående obligasjonslån per 31.12.2016 fordeler seg som følger:

- 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

Utestående banklån i Avinor AS per 31.12.2016 fordeler seg som følger:

- Lån pålydende MNOK 1.500 i Den Nordiske Investeringsbank (NIB), utbetalt i desember 2011 med 20 års løpetid og 8 års avdragsfrihet.
- Lån pålydende MNOK 1.525,3 i Den Europeiske Investeringsbanken (EIB), utbetalt i juni 2012 med 16 års løpetid og 4,5 års avdragsfrihet.
- Lån pålydende MNOK 1.000 i NIB, utbetalt i november 2015 med 20 års løpetid og 8 års avdragsfrihet.
- Lån pålydende MNOK 1.899,9 i EIB, utbetalt i april 2016 med 12 års løpetid og 3 års avdragsfrihet.

I tillegg er det banklån i de enkelte eiendomsselskapene.

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 utnyttet trekkrettighet i bank på MNOK 4.000 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 til flytende rente under gjeldende hovedbankavtale.

## Sertifikatlån

Avinor AS har i løpet av 2016 tatt opp flere sertifikatlån, utestående per 31.12.2016 var MNOK 1.400.

## NOTE 15 Annen egenkapital ikke resultatført

Beløp i MNOK

### AVINOR AS

	PENSJONER	SIKRING	SUM
Balansført verdi 01.01.2015	-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
Fusjon/fisjon	27,0	-1,8	25,2
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-324,5		-324,5
Skatteeffekt	81,1		81,1
Verdiendring kontantstrømsikring		38,3	38,3
Skatteeffekt		-9,6	-9,6
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	-1,6	-0,1	-1,7
Balansført verdi 31.12.2016	-320,2	-11,7	-331,8

## AVINOR KONSERN

	PENSJONER	SIKRING	SUM
Balansført verdi 01.01.2015	-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 31.12.2015	92,0	-88,2	3,6
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-548,5		-548,5
Skatteeffekt	137,1		137,1
Verdiendring kontantstrømsikring		66,9	66,9
Skatteeffekt		-16,9	-16,9
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	-4,4	-0,2	-4,6
Balansført verdi 31.12.2016	-323,8	-38,4	-362,4

**NOTE 16** Pensjoner

Beløp i MNOK

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. Pensjonsutbetalingene 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 balansedato minus virkelig verdi av pensjonsmidlene. Pensjonsforpliktelsen beregnes årlig av en aktuar ved bruk av 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 regnskapsmessige 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 simulering legges det til grunn at obligasjonene holdes til tidspunkt for utløp. Pensjonsmidlene verdsettes derfor til pålydende pluss avkastning.

**Netto pensjonsforpliktelse**

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

### 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 barnepensjon. 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 opp-tjent rettighet fra offentlig ordning. Bruttopenisjonene garanteres

uavhengig av folketrygdens ytelser (bruttogarantien). Ca 52 prosent av de ansatte har pensjonsordning som løper fra 62 eller 65 års alder.

Negativt estimatavvik i 2016 (MNOK 548,5 i konsern og MNOK 324,5 i mor) skyldes endring i de økonomiske forutsetningene og overgang fra statisk til dynamisk tariff K2013.

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

ALDER	FORVENTET LEVEALDER		DØDSSANNSYNLIGHET		UFØRESANNSYNLIGHET	
	MANN	KVINNE	MANN	KVINNE	MANN	KVINNE
20	81	85	0,02 %	0,01 %	0,11 %	0,17 %
40	82	86	0,06 %	0,03 %	0,26 %	0,52 %
60	84	87	0,43 %	0,29 %	1,41 %	2,40 %
80	89	91	4,30 %	2,95 %	IA	IA

Årets pensjonskostnad er beregnet som følger:

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2016	2015	2016	2015
Kostnader ved inneværende periodes pensjonsopptjening	199,0	176,9	328,0	387,5
Rentekostnad	129,1	95,8	198,7	184,9
Avkastning på pensjonsmidlene	-99,2	-68,3	-155,9	-134,0
Ansattes 2 prosent innskudd	-27,4	-20,7	-44,9	-45,1
Administrasjonskostnader	4,7	3,6	7,8	8,0
Arbeidsgiveravgift	33,3	29,0	53,6	62,5
Årets pensjonskostnad (note 6)	239,5	216,2	387,3	463,8

## Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler:

## AVINOR AS

	SIKRET	USIKRET	2016 SUM	SIKRET	USIKRET	2015 SUM
<b>Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler:</b>						
Endring brutto pensjonsforpliktelse:						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	3 806,9	14,1	<b>3 821,0</b>	4 072,9	11,4	4 084,3
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptj.	201,4	2,4	<b>203,8</b>	177,9	2,7	180,6
Rentekostnad	129,1	0,0	<b>129,1</b>	95,8	0,0	95,8
Fusjon-Oslo lufthavn/fisjon Svalbard	936,4	7,7	<b>944,1</b>	0,0	0,0	0,0
Aktuariell gevinster og tap	245,0	0,0	<b>245,0</b>	-411,4	0,0	-411,4
Utbetaling pensjon	-160,5	0,0	<b>-160,5</b>	-128,2	0,0	-128,2
<b>Brutto pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>5 158,3</b>	<b>24,2</b>	<b>5 182,5</b>	<b>3 806,9</b>	<b>14,1</b>	<b>3 821,0</b>
<b>Endringer brutto pensjonsmidler:</b>						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	2 865,7	0,0	<b>2 865,7</b>	2 747,5	0,0	2 747,5
Avkastning på pensjonsmidler	99,2	0,0	<b>99,2</b>	68,3	0,0	68,3
Fusjon Oslo Lufthavn AS/fisjon Svalbard	698,1	0,0	<b>698,1</b>	0,0	0,0	0,0
Premieinnbetalinger	257,1	0,0	<b>257,1</b>	161,0	0,0	161,0
Aktuarielle gevinster og tap	-87,7	0,0	<b>-87,7</b>	-74,6	0,0	-74,6
Aktuariell gevinst- tilførsel midler	0,0	0,0	<b>0,0</b>	91,7	0,0	91,7
Gevinst ved realisasjon	56,0	0,0	<b>56,0</b>	0,0	0,0	0,0
Utbetaling av pensjoner	-160,5	0,0	<b>-160,5</b>	-128,2	0,0	-128,2
<b>Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12</b>	<b>3 727,9</b>	<b>0,0</b>	<b>3 727,9</b>	<b>2 865,7</b>	<b>0,0</b>	<b>2 865,7</b>
Netto pensjonsforpliktelse	1 430,4	24,2	<b>1 454,5</b>	941,2	14,1	955,3
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	196,2	1,1	<b>197,3</b>	130,0	0,0	130,0
<b>Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>1 626,6</b>	<b>25,3</b>	<b>1 651,8</b>	<b>1 071,2</b>	<b>14,1</b>	<b>1 085,3</b>
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	72,2		<b>72,2</b>	85,8		85,8
Forventet premiebetaling neste år	263,3		<b>263,3</b>	255,4		255,4
Forventet utbetaling neste år	-162,9		<b>-162,9</b>	-150,1		-150,1

## AVINOR KONSERN

	SIKRET	USIKRET	2016 SUM	SIKRET	USIKRET	2015 SUM
<b>Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler:</b>						
Endring brutto pensjonsforpliktelse:						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	7 368,2	23,1	<b>7 391,3</b>	7 804,7	19,5	7 824,2
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptj.	333,7	2,5	<b>336,2</b>	392,7	3,3	396,0
Rentekostnad	198,9	0,0	<b>198,9</b>	184,9	0,0	184,9
Oppkjøp	8,4	0,0	<b>8,4</b>	0,0	0,0	0,0
Aktuariell gevinster og tap	468,4	0,0	<b>468,4</b>	-853,5	0,3	-853,2
Utbetaling pensjon/fripoliser	-182,1	0,0	<b>-182,1</b>	-160,6	0,0	-160,6
<b>Brutto pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>8 195,5</b>	<b>25,6</b>	<b>8 221,1</b>	<b>7 368,2</b>	<b>23,1</b>	<b>7 391,3</b>
<b>Endringer brutto pensjonsmidler:</b>						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	5 675,8	0,0	5 675,8	5 341,6	0,0	5 341,6
Avkastning på pensjonsmidler	155,9	0,0	<b>155,9</b>	134,0	0,0	134,0
Premieinnbetalinger	291,4	0,0	<b>291,4</b>	302,4	0,0	302,4
Oppkjøp	8,1	0,0	<b>8,1</b>	0,0	0,0	0,0
Aktuariell gevinster og tap	-61,6	0,0	<b>-61,6</b>	-112,3	0,0	-112,3
Aktuariell gevinst- tilførsel midler	0,0	0,0	<b>0,0</b>	170,7	0,0	170,7
Gevinst ved realisasjon	56,0	0,0	<b>56,0</b>	0,0	0,0	0,0
Utbetaling av pensjoner/fripoliser	-182,1	0,0	<b>-182,1</b>	-160,6	0,0	-160,6
<b>Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12</b>	<b>5 943,5</b>	<b>0,0</b>	<b>5 943,5</b>	<b>5 675,8</b>	<b>0,0</b>	<b>5 675,8</b>
Netto pensjonsforpliktelse	2 251,9	25,6	<b>2 277,5</b>	1 692,4	23,1	1 715,5
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	310,7	0,0	<b>310,7</b>	231,9	0,0	231,9
<b>Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>2 562,6</b>	<b>25,6</b>	<b>2 588,2</b>	<b>1 924,3</b>	<b>23,1</b>	<b>1 947,4</b>
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	106,4		<b>106,4</b>	123,9		123,9
Forventet premiebetaling neste år	384,2		<b>384,2</b>	263,8		263,8
Forventet utbetaling neste år	-184,4		<b>-184,4</b>	-163,0		-163,0

## Endringer i forpliktelsen:

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2016	2015	2016	2015
Netto pensjonsforpliktelse 1.1	<b>955,3</b>	1 336,8	<b>1 715,5</b>	2 482,5
Resultatført pensjonskostnad (ekskl. pensjonstrekk)	<b>233,4</b>	208,0	<b>379,0</b>	446,4
Premiebetalinger (ekskl adm kostnader)	<b>-261,7</b>	-164,6	<b>-299,2</b>	-310,4
Administrasjonskostnader	<b>4,7</b>	3,6	<b>7,8</b>	8,0
Fusjon Oslo lufthavn/fisjon Svalbard	<b>246,1</b>	0,0	<b>0,0</b>	0,0
Estimatavvik mot utvidet resultat	<b>332,7</b>	-428,5	<b>530,4</b>	-911,0
Gevinst ved realisasjon	<b>-56,0</b>	0,0	<b>-56,0</b>	0,0
<b>Netto pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>1 454,5</b>	955,2	<b>2 277,5</b>	1 715,5
<b>Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse:</b>				
Estimatavvik	<b>332,7</b>	-428,5	<b>530,4</b>	-911,0
Gevinst ved realisasjon	<b>-56,0</b>	0,0	<b>-56,0</b>	0,0
Arbeidsgiveravgift på avvik	<b>47,8</b>	-60,4	<b>74,1</b>	-129,9
<b>Sum aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse</b>	<b>324,5</b>	-489,0	<b>548,5</b>	-1 040,9

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.

	2016	2015
Diskonteringsrente	2,60 %	2,70 %
Lønnsvekst i prosent	2,50 %	2,50 %
Pensjonsregulering i prosent	1,50 %	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. Fem prosent av Avinor Flysikring AS sine midler er plassert simulert i Statens Pensjonsfond Utland.

### SENSITIVITETER TIL PENSJONSFORPLIKTELSEN:

ENDRING FORPLIKTELSE SOM FØLGE AV ETT PROSENTPOENG ENDRING I FORUTSETNINGER	2016		2015	
	+1	-1	+1	-1
Diskonteringsrente	-1 361	1 814	-1 188	1 564
Lønnsvekst	702	-802	640	-735
Pensjonsregulering	750	-843		

## NOTE 17 Annen avsetning for forpliktelse

Beløp i MNOK

### AVSETNINGER

En avsetning regnskapsføres når konsernet har en forpliktelse (rettslig eller selvpålagt) som 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.

### VENTELØNN

Frem 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 balansedatoen.

### AVINOR AS

	VENTELØNN	SLUTTAVTALER	MILJØ	ANNET	SUM
Balanse 1. januar 2015	7,3	0,0	105,2	0,2	112,7
Avsatt	0,0	16,6	0,0	0,0	16,6
Reversert	-0,2	0,0	0,0	0,0	-0,2
Benyttet	-1,8	0,0	-8,7	-0,2	-10,7
Balanse 1. januar 2016	5,3	16,6	96,6	0,0	118,5
Fusjon/fisjon	0,0	1,4	68,2	0,0	69,6
Avsatt	0,4	30,0	0,0	0,0	30,4
Reversert	0,0	-1,4	0,0	0,0	-1,4
Benyttet	-1,8	-28,4	-8,5	0,0	-38,7
Balanse 31. desember 2016	3,9	18,2	156,3	0,0	178,5



## AVINOR KONSERN

	VENTELØNN	SLUTTAVTALER	MILJØ	ANNET	SUM
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 1. januar 2016	5,3	44,4	166,9	0,0	216,6
Avsatt	0,4	38,5	0,0	1,2	40,1
Reversert	0,0	-1,4	0,0	0,0	-1,4
Benyttet	-1,8	-43,8	-8,5	-1,0	-55,1
Balanse 31. desember 2016	3,9	37,7	158,4	0,2	200,2

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

## Ventelønn

Avinors styre vedtok 4.12.2003 en vesentlig restrukturering av konsernet, Take-off-05. Dette innebar blant annet en omfattende nedbemanning. Deler av nedbemanningen skjedde gjennom overgang til ventelønn.

Ventelønnsutgiftene 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 21.

**NOTE 18** Annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2016	2015	2016	2015
Feriepenger	170,4	135,1	291,7	296,2
Forskudd fra kunder	113,7	135,9	136,4	180,9
Lønn og sosiale kostnader	55,7	46,7	101,6	118,4
Periodisering drifts- og investeringskostnader	1 233,1	369,8	1 293,7	1 017,9
Konsernintern gjeld	2 753,3	2 778,1	0,0	0,0
Øvrig kortsiktig gjeld	465,5	530,7	478,5	559,1
Sum	4 791,7	3 996,3	2 301,9	2 172,5

**NOTE 19** 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 31.12.2016	RESULTAT 2016
Svalbard Lufthavn AS	Norge	Longyearbyen	Flyplassdrift	100 %	104,3	115,5	11,6
Avinor Flysikring AS	Norge	Oslo	Flysikringsstj.	100 %	367,2	702,4	106,5
Avinor Utvikling AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	608,5	1 026,3	13,7
Oslo Lufthavn Tele & Data AS	Norge	Ullensaker	Varehandel	100 %	6,9	10,2	3,5
Sum					1 086,9	1 854,4	135,3

INDIREKTE EIDE DS	HJEMLAND	FORRETNINGS- KONTOR	HOVED- VIRKSOMHET	EIER-/ STEMMEANDEL	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2016	RESULTAT 2016
Flesland Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	71,8	96,2	6,2
Værnes Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	123,0	89,7	-0,1
Sola Hotel Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	69,9	86,6	4,4
Hell Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	24,6	18,3	0,3
Hotell Østre AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	171,2	204,3	25,2
Flyporten AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	61,7	72,4	9,9
Sum					522,2	567,5	45,9

Oslo Lufthavn AS er innfusjonert i Avinor AS med regnskapsmessig virkning 1. januar 2016. Svalbard Lufthavn AS er fisjonert ut fra Avinor AS med regnskapsmessig virkning 1. juni 2016.

Aksjene i Flesland Eiendom AS, Værnes Eiendom AS, Sola Hotel Eiendom AS og Hell Eiendom AS er i juni 2016 overført fra Avinor AS til Avinor Utvikling AS.

Avinors Parkeringsanlegg AS er innfusjonert i Avinor AS med regnskapsmessig virkning 31. desember 2016. Per samme tidspunkt er Hotell Østre Tomteselskap AS fusjonert med Hotell Østre AS og Flyporten Tomteselskap AS er fusjonert med Flyporten AS.

**NOTE 20** Aksjekapital, aksjonærinformasjon, utbytte og resultat

Beløp i MNOK

**AKSJEKAPITAL OG OVERKURS**

Ordinære aksjer klassifiseres som egenkapital.

**UTBYTTE**

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

	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:

	2016	2015
NOK 925,9 per aksje i 2014		500,0
NOK 925,9 per aksje i 2015	500,0	
Sum	500,0	500,0

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

	2016	2015
NOK 925,9 per aksje		500,0
NOK 1 018,5 per aksje	550,0	
Sum	550,0	500,0

Samtlige aksjer eies av staten ved Samferdselsdepartementet.

## NOTE 21 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 avregning fra og med 2010. Partene har arbeidet med ferdigstilling av lokale avtaler, uten å komme til enighet. Forsvaret har formelt brutt forhandlingene og inngitt stevning til behandling i voldgiftsretten for avregningen.

### Ytre miljø

Det er konstatert at det ved flere lufthavner er spredning av miljøgiften PFOS (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.

### Forsvarets flystasjoner

Stortinget har besluttet at Bodø hovedflystasjon skal nedlegges, mens Evenes skal bli fremskutt base for kampfly i nord. Regjeringen har besluttet at Evenes ikke skal etableres som fremskutt base før etter 2020. Bodø skal fungere som framskutt base etter nedleggelse av Bodø hovedflystasjon, fram til nytt kampfly er innført og har overtatt beredskapsoppgavene som dagens kampfly i dag har. Avinor overtok driften av Bodø fra 1. august 2016. Overtakelsen vil medføre finansielle konsekvenser for Avinor både med hensyn til framtidige investeringer i varige driftsmidler samt løpende driftskostnader. Kostnadsbildet vil også kunne påvirkes av bygging av en eventuell ny lufthavn i Bodø som det eventuelt skal legges frem forslag om i forbindelse med Nasjonal transportplan i første halvår 2017.

Stortinget vedtok 15. november 2016 at Andøya militære flystasjon skal legges ned når dagens P-3 Orion overvåkningsfly utfases og at det skal etableres en hovedbase for overvåking/fremskutt base for kampfly på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Dette vil innebære endringer i driftsansvaret ved Andøya og Bardufoss.

**NOTE 22** 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	
	2016	2015	2016	2015
Varige driftsmidler	522,5	929,1	672,4	2 131,7
Sum	522,5	929,1	672,4	2 131,7

**NOTE 23** 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 31.12.2016

	SVALBARD LUFTHAVN AS	AVINOR FLYSIKRING AS	AVINOR UTVIKLING AS	OSLO LUFTHAVN TELE & DATA AS	FLESLAND EIENDOM AS	VÆRNES EIENDOM AS
Lån til foretak i samme konsern	140,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fordringer	6,5	196,1	0,0	4,3	0,3	0,3
Sum fordringer	6,5	196,1	0,0	4,3	0,3	0,3
Annen kortsiktig gjeld	30,9	755,2	1 510,7	0,0	74,4	55,4
Sum gjeld	30,9	755,2	1 510,7	0,0	74,4	55,4

## AVINOR AS PER 31.12.2016 FORTS.

	SOLA HOTEL EIENDOM AS	HELL EIENDOM AS	HOTELL ØSTRE AS	FLYPORTEN AS	SUM
Lån til foretak i samme konsern	0,0	0,0	0,0	0,0	140,0
Fordringer	0,2	0,0	17,5	6,3	231,5
Sum fordringer	0,2	0,0	17,5	6,3	371,5
Annen kortsiktig gjeld	76,0	16,7	183,7	50,3	2 753,3
Sum gjeld	76,0	16,7	183,7	50,3	2 753,3

## AVINOR AS PER 31.12.2015

	AVINOR FLYSIKRING AS	OSLO LUFTHAVN AS	AVINORS PARKERINGS- SELSKAP AS	FLESLAND EIENDOM AS	VERNES 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	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

**NOTE 24** Hendelser etter balansedagen

Ny informasjon etter balansdagen 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.

## ERKLÆRING FRA STYRET OG KONSERNSJEF

Vi erklærer etter beste overbevisning at årsregnskapet for perioden 1. januar til 31. desember 2016 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, 29. mars 2017  
Styret i Avinor AS



Ola Mørkved Rinnan  
*Styrets leder*



Ola H. Strand  
*Nestleder*



Tone M. Lindberg



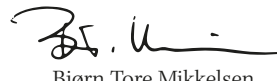
Eli Skrøvset



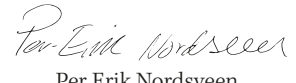
Linda Bernander Silseth




Herlof Nilssen



Bjørn Tore Mikkelsen



Per Erik Nordsveen



Heidi Anette Sørum



Grete Ovnerud



Dag Falk-Petersen  
*Konsernsjef*



Statsautoriserte revisorer  
Ernst & Young AS

Dronning Eufemias gate 6, NO-0191 Oslo  
Postboks 1156 Sentrum, NO-0107 Oslo

Foretaksregisteret: NO 976 389 387 MVA  
Tlf: +47 24 00 24 00  
Fax: +47 24 00 24 01  
www.ey.no  
Medlemmer av den norske revisorforening

## UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Til generalforsamlingen i Avinor AS

### Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

#### Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Avinor AS som består av selskapsregnskap og konsernregnskap. Selskapsregnskapet og konsernregnskapet består av balanse per 31. desember 2016, resultatregnskap, oppstilling over utvidet resultat og totalresultat, oppstilling av endringer i egenkapital og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets finansielle stilling per 31. desember 2016, og av deres resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU.

#### Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder de internasjonale revisjonsstandardene (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i avsnittet *Revisors oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet i samsvar med de relevante etiske kravene i Norge knyttet til revisjon slik det kreves i lov og forskrift. Vi har også overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

#### Sentrale forhold ved revisjonen

Sentrale forhold ved revisjonen er de forhold vi mener var av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet for 2016. Disse forholdene ble håndtert ved revisjonens utførelse og da vi dannet oss vår mening om årsregnskapet som helhet, og vi konkluderer ikke særskilt på disse forholdene. Vår beskrivelse av hvordan vi revisjonsmessig håndterte hvert forhold omtalt nedenfor, er gitt på den bakgrunnen.

Vi har også oppfylt våre forpliktelser beskrevet i avsnittet *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet* når det gjelder disse forholdene. Vår revisjon omfattet følgende handlinger utformet for å håndtere vår vurdering av risiko for vesentlige feil i årsregnskapet. Resultatet av våre revisjonshandlinger, inkludert handlingene rettet mot forholdene omtalt nedenfor, utgjør grunnlaget for vår konklusjon på revisjonen av årsregnskapet.

#### Pensjoner

Morselskapet og konsernet har betydelige balanseførte pensjonsforpliktelser. Ved utgangen av regnskapsåret hadde morselskapet og konsernet brutto pensjonsforpliktelse på henholdsvis kr 5 183 millioner og kr 8 221 millioner. Verdsettelsen av pensjonsforpliktelsene krever betydelig grad av skjønn og teknisk kompetanse, herunder bruk av ekstern aktuar ved beregning av forpliktelsene. Mindre endringer i en rekke av de viktigste forutsetningene som benyttes i verdsettelsen av konsernets pensjonsforpliktelse inkludert lønnsvekst, inflasjon, diskonteringsrente og dødelighet kan ha vesentlig innvirkning på beregningen av forpliktelsen, og gjør at dette er et sentralt forhold i vår revisjon.

Vår revisjon av morselskapets og konsernets behandling av pensjoner har inkludert vurderinger av forutsetninger lagt til grunn ved beregning av pensjonsforpliktelsene, kontrollhandlinger rettet mot inndata i beregningene og vurdering av ekstern ekspertise benyttet til estimering av forpliktelsene.



Spesielt har vi:

- ▶ Kontrollert at forutsetninger knyttet til inflasjon, diskonteringsrente og dødelighet er basert på ekstern- og offentlig tilgjengelige data fra anerkjente organisasjoner.
- ▶ Sammenlignet forutsetninger knyttet til lønnsvekst mot konsernets historiske og forventede fremtidig utvikling
- ▶ Vurdert endringer i bestand data lagt til grunn ved beregning av pensjonsforpliktelsene
- ▶ Evaluert kompetanse og objektivitet av konsernets eksterne aktuar
- ▶ Kontrollert at regnskapsføring av pensjoner er i tråd med det aktuelle rammeverket for finansiell rapportering (IAS 19)

Det henvises til note 16 i årsregnskapet for ytterligere informasjon.

### Øvrig informasjon

Øvrig informasjon omfatter informasjon i selskapets årsrapport bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Styret og konsernsjef (ledelsen) er ansvarlig for øvrig informasjon. Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke øvrig informasjon, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese øvrig informasjon med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom øvrig informasjon og årsregnskapet eller kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den ellers viser seg å inneholde vesentlig feilinformasjon. Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon, er vi pålagt å rapportere det. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

### Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet i samsvar med lov og forskrifter, herunder for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvike selskapet eller legge ned virksomheten, eller ikke har noe annet realistisk alternativ.

### Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan skyldes misligheter eller feil og er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- ▶ identifiserer og anslår vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten det skyldes misligheter eller feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll;
- ▶ opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll;





- ▶ vurderer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige;
- ▶ konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape betydelig tvil om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det foreligger vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet. Hvis slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, må vi modifisere vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapets evne til fortsatt drift ikke lenger er til stede;
- ▶ vurderer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde;
- ▶ innhenter vi tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis vedrørende den finansielle informasjonen til enhetene eller forretningsområdene i konsernet for å kunne gi uttrykk for en mening om konsernregnskapet. Vi er ansvarlige for å fastsette strategien for, følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen, og vi har et udelt ansvar for konklusjonen på revisjonen av konsernregnskapet.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen, tidspunktet for vårt revisjonsarbeid og eventuelle vesentlige funn i vår revisjon, herunder vesentlige svakheter i den interne kontrollen som vi avdekker gjennom vårt arbeid.

Vi avgir en uttalelse til styret om at vi har etterlevd relevante etiske krav til uavhengighet, og kommuniserer med dem alle relasjoner og andre forhold som med rimelighet kan tenkes å kunne påvirke vår uavhengighet, og der det er relevant, om tilhørende forholdsregler.

Av de forholdene vi har kommunisert med styret, tar vi standpunkt til hvilke som var av størst betydning for revisjonen av regnskapet for den aktuelle perioden, og som derfor er sentrale forhold ved revisjonen. Vi beskriver disse forholdene i revisjonsberetningen med mindre lov eller forskrift hindrer offentliggjøring av forholdet, eller dersom vi, i ekstremt sjeldne tilfeller, beslutter at forholdet ikke skal omtales i beretningen siden de negative konsekvensene ved å gjøre dette med rimelighet må forventes å oppveie allmennhetens interesse av at forholdet blir omtalt.

### Uttalelse om øvrige lovmessige krav

#### Konklusjon om årsberetningen og redegjørelsene 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 og 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 nødvendige i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringspraksis i Norge.

Oslo, 29. mars 2017  
ERNST & YOUNG AS

Jan Wellum Svensen  
statsautorisert revisor

Uavhengig revisors beretning - Avinor AS

## MER OM AVINOR

### 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 framtiden. 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

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk. Den legger grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv bruk av virkemidler og styrket samspill mellom transportformene. Infrastrukturen for luftfarten er en del av meldingen. Omkring et år før NTP blir lagt fram for Stortinget, avleverer Avinor og transportetatene samlet sitt grunnlagsdokument til Regjeringen. NTP blir behandlet i Transport- og kommunikasjonskomiteen, som legger sin innstilling fram for Stortinget. Denne er å finne på [www.ntp.dep.no](http://www.ntp.dep.no).

**Foto:**

Bjørn Erik Larsen, Espen Gees, Espen Solli, Even Stangeby, Tommy Normann, Øyvind Markussen, Jarle Nytingnes, Gaute Bruvik/Avinor

David Charles Peacock/Norwegian, Thomas Brun/NTB, Jannecke Sanne Normann



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 av brukerne, 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](http://avinor.no)

