

Vi binder Norge sammen

– og Norge sammen med verden





ÅRET 2017

**52 885 200**

PASSASJERER

**696 700**

AVGANGER OG LANDINGER

**3 098**

FAST ANSATTE

**98 PROSENT**

REGULARITET

**85 PROSENT**

PUNKTLIGHET

Avinors mål er 88 prosent punktlighet. Lavere punktlighet i 2017 skyldes først og fremst krevende værforhold i januar og desember

# Våre resultater

Driftsinntekter  
lufthavnvirksomhet

# 10 162

MILLIONER KRONER

Driftsinntekter  
flysikringstjeneste

# 2 085

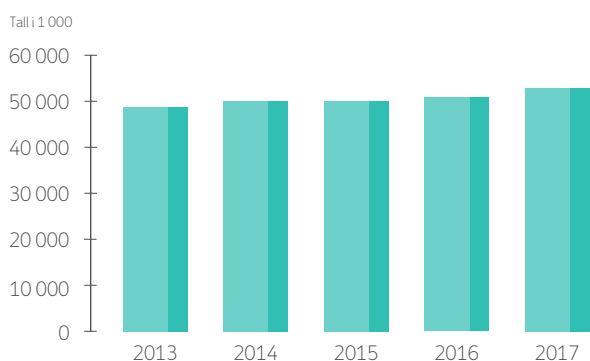
MILLIONER KRONER

Resultat  
etter skatt

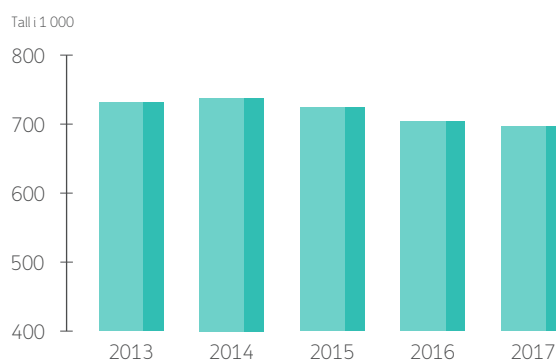
# 499

MILLIONER KRONER

ANTALL FLYPASSASJERER



ANTALL FLYBEVEGELSER



MILLIONER KRONER	2017	2016	2015	2014	2013
Driftsinntekter lufthavnvirksomhet	10 162,1	9 674,9	9 424,1	9 561,5	9 001,1
Driftsinntekter flysikringstjeneste	2 085,2	1 990,8	2 087,6	2 014,8	1 897,3
Sum driftsinntekter konsern	11 526,0	10 788,1	11 989,4	10 671,0	9 977,6
EBITDA Konsern <sup>1)</sup>	3 126,4	3 520,7	4 691,8	3 648,3	2 993,0
Resultat etter skatt	499,3	1 028,6	2 449,0	1 398,7	890,9
Antall flypassasjerer (tall i 1 000)	52 885	50 803	50 025	50 107	48 799
Antall flybevegelser (tall i 1 000)	697	704	724	738	731

1) Konsernet benytter EBITDA som ett alternativt resultatmål (APM). Beregningen av dette er direkte avstemt i resultatregnskapet. EBITDA benyttes fordi det er en tilnærmet beregning av fri kontantstrøm fra driften.

# Innhold

Om Avinor	6
En ansvarlig luftfart i vekst	8
Styrets årsberetning 2017	11
Eierstyring og selskapsledelse	16
Samfunnsansvar	20
Oversikt over indikatorer	54
Konsernledelsen	60
Styret	61
Resultatregnskap	64
Utvidet resultat	65
Balanse	66
Oppstilling over endringer i egenkapital	68
Kontantstrøm	70
Noter til regnskapet	72
Erklæring fra styret og konsernsjef	120
Revisors beretning	121

Avinors års- og samfunnsansvarsrapport 2017 er konsernets samlede rapport på drift, økonomi og samfunnsansvar. Det er tredje gang konsernet presenterer en samlet rapport. Samfunnsansvaret er integrert i Avinors strategiske planlegging og i styringen av konsernet. Avinors arbeid med samfunnsansvar bygger på forventningene som stilles til arbeidet i Avinors vedtekter og i Regnskapsloven. Avinor legger OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv til grunn for sitt arbeid med samfunnsansvar, og sluttet seg i 2014 til UN Global Compact. Arbeidet inkluderer ivaretagelse av menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og sosiale forhold, ytre miljø og bekjempelse av korrupsjon. Avinor rapporterer på samfunnsansvar i henhold til prinsippene i Global Reporting Initiative (Standards/Core).

# Om Avinor

Avinor er et heleid statlig aksjeselskap under Samferdselsdepartementet og har ansvar for de 45 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

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

Flysikringstjenesten er organisert i et eget selskap, heleid av Avinor – Avinor Flysikring AS. Flysikring inkluderer underveistjenester, 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 militær luftfart. Denne rapporten omfatter også flysikringstjenesten. I 2017 ble det satt i gang en prosess med henblikk på en mulig utskilling av flysikringstjenesten fra Avinor. Dette arbeidet fortsetter i 2018. Det er usikkert om og når en eventuell utskilling vil skje.

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.

Det samlede antall passasjerer som reiste til eller fra Avinors lufthavner (rute, charter og offshore) var 53 millioner i 2017, en økning på 4,1 prosent fra 2016. Utlandstrafikken økte med 6,3 prosent sammenlignet med året før, mens innlandstrafikken økte med 2,8 prosent. Hovedårsaken til veksten i Avinors utlandstrafikk er nedbyggingen av Rygge lufthavn. Når vi ser de siste fire årene under ett er det utlendingene som har drevet veksten i luftfarten, med 10 prosent vekst årlig for utlendinger som besøker Norge og 18 prosent vekst for utlendinger som benytter Oslo lufthavn som en hub.

Oslo lufthavn er navet i luftfarts-Norge og knutepunkt for trafikken mellom Norge og utlandet. Overskuddet fra Oslo lufthavn er sentralt for finansieringen av nettverket av lufthavner spredt over hele landet. På Oslo lufthavn var antall passasjerer 27,5 millioner i 2017, en økning på 6,6 prosent sammenliknet med 2016.

Det ble gjennomført i alt 697 000 avganger og landinger samlet for Avinors lufthavner i 2017, en nedgang på litt over én prosent fra året før. Økningen i antall passasjerer har med andre ord sammenheng med flere passasjerer per fly, ikke økning i antall avganger og landinger. Den samme tendensen så vi i 2016.

Antall overflygninger i norsk luftrom i 2017 var 82 358, en økning på 2,7 prosent fra 2016.

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.

## 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, pluss noe utlands chartertrafikk på enkelte lufthavner.

Det er kun Oslo lufthavn som har to parallelle rullebaner. Stavanger lufthavn, Sola 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 i 2030. Ved behandlingen av Nasjonal Transportplan og Eiermeldingen om Avinor våren 2017, sluttet et flertall på Stortinget seg til at Avinor skal legge planer for en tredje rullebane på østsiden av lufthavnen. Betydningen av å videreutvikle Oslo lufthavn som et nasjonalt og internasjonalt knutepunkt ble understreket. Det vil trolig også bli behov for en andre rullebane på Bergen lufthavn, Flesland omkring 2040.

Banelengdene på Oslo lufthavn er 3 600 meter. På de øvrige større lufthavnene er banelengdene på ca. 2 600 - 3 000 meter, noe som betyr at de kan brukes av større jettfly. 27 av Avinors 45 lufthavner er kortbanelufthavner, med rullebaner mellom 800 og 1 200 meter. Disse trafikkeres av mindre fly av typen Bombardier Dash 8, ambulansfly og privatfly. Disse små lufthavnene har stor betydning for opprettholdelsen av bosetting og næringsliv i distriktene.

Konsernsjefen har ordet

## En ansvarlig luftfart i vekst

I Avinor har vi først og fremst fokus på den operative virksomheten. Det er våre basistjenester på lufthavnene og i flytrafikkjenesten som er avgjørende for kundene våre. Til tross for omfattende bygge- og anleggsvirksomhet og til dels krevende værforhold deler av 2017, var det høy punktlighet og regularitet. Det var ingen luftfartsulykker der Avinor var medvirkende part. Åpningen av nye Oslo lufthavn og den nye terminalen ved Bergen lufthavn, Flesland var høydepunktene for Avinors virksomhet i 2017.

Begge disse store prosjektene ble levert på tid, innenfor kostnadsrammen og med rett kvalitet. Dette markerte viktige, framtidsrettede milepæler i arbeidet for å ivareta Avinors samfunnsoppdrag. Vi skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester, på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte og har nå lagt grunnlaget for at våre største knutepunktflughavner skal fungere godt i mange år framover. Dette er avgjørende for at hele landets nettverk av lufthavner skal kunne finansieres og levere sine tjenester – og tilrettelegger for lokal og nasjonal verdiskapning. Det støtter også opp under FNs bærekraftsmål nummer ni, som handler om inkluderende og bærekraftig infrastruktur.

2017 ble et år med ny vekst i flytrafikken. Hovedårsaken til passasjerveksten er en bedring i norsk økonomi. Internasjonalt er det en økonomisk oppgang og Norge oppleves som et trygt land både å investere i og besøke.

Gjennom arbeidet med Avinors strategiplan for 2018-2023 har konsernledelsen og styret vært opptatt av at det er en sentral del av Avinors samfunnsoppdrag å legge til rette for vekst i flytrafikken. Et godt luftfartstilbud er avgjørende for norsk nærings- og reiseliv, for syketransport, for kultur og idrett, et desentralisert utdanningssystem – og for landets forvar. Det er generelt stor forståelse for betydningen av luftfarten i det norske samfunnet, men også bekymring for miljø- og klimakonsekvensene. Arbeidet med effektive klima- og miljøtiltak må forsterkes og Avinors mål er å være ledende innen luftfarten på klima- og miljøområdet.

Avinor har tatt flere viktige initiativer knyttet til innføring av jet biodrivstoff, som er et avgjørende tiltak for å redusere utslipp

av klimagasser fra luftfarten. Oslo lufthavn kunne i 2016, som den første store lufthavnen i verden, tilby jet biodrivstoff til alle flyselskap. I 2017 ble dette også innført på Bergen lufthavn, Flesland – og vi har planer om å utvide tilbudet til flere lufthavner i tiden framover. Avinor har fått gjennomført analyser i 2017 som dokumenterer at det er potensiale for å dekke en stor del av den norske luftfartens behov for jet biodrivstoff fra norsk skogavfall. Men det vil kreve betydelige investeringer og insentiver for å etablere en økonomisk og klimamessig bærekraftig produksjon. Luftfartsaktørene i Norge mener at en øremerking av statlige klimabegrunnede avgifter i luftfarten til utvikling av ny teknologi og produksjon av klimanøytrale løsninger, vil kunne bidra til at luftfarten blir et klimaeffektivt transportmiddel.

Det andre hovedsporet mot en bærekraftig luftfart er elektrifisering. De siste årene har det skjedd en rask og lovende utvikling på dette området. Alle de store produsentene av fly, motorer og batterier har satt seg ambisiøse mål. I løpet av noen få år vil de første elektrisk drevne passasjerflyene bli testet ut og satt i produksjon. Avinor har tatt en lederposisjon i arbeidet for å promotere elfly. Sommeren 2018 får vi, i samarbeid med Norsk luftsportforbund, levert et elektrisk drevet småfly som skal brukes i prosjektarbeidet for elektrifisering av luftfarten. Produsentene av elfly ser det norske kortbanenettet som et spesielt interessant marked. Vårt mål er at all norsk innenriks luftfart skal være elektrifisert innen 2040! Da vil ikke luftfarten lenger være et klimaproblem, men en del av løsningen på klimautfordringen. Dette er i tråd med FNs bærekraftsmål nummer 13 om å handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem.





Vårt mål er at all norsk innenriks luftfart skal være elektrifisert innen 2040! Da vil ikke luftfarten lenger være et klimaproblem, men en del av løsningen på klimautfordringen.

Dag Falk-Petersen,  
Konsernsjef





# Styrets årsberetning 2017

- Nye Oslo lufthavn og ny terminal på Bergen lufthavn åpnet til rett tid og under målsatt kostnadsramme
- Stabil og sikker drift – det var ingen luftfartsulykker der Avinor var medvirkende part i 2017
- Avinor skal planlegge tredje rullebane på Oslo lufthavn øst for eksisterende rullebaner
- Avinor har fått i oppdrag å bygge ny lufthavn i Bodø
- Arbeidet med å skille ut flysikring fra Avinor skal videreføres
- Et fjernstyrt tårnsenter er under bygging i Bodø med en målsetting om at 15 tårn skal være i operativ drift innen utgangen av 2020
- Konsernets moderniseringsprogram har en innsparingsprognose bedre enn målsetting
- Driftsresultatet (EBIT) i 2017 utgjorde 1 237 millioner kroner
- Sykefraværet i Avinor i 2017 var 4,5 prosent

## HOVEDTREKK I 2017

(Fjorårets tall i parentes)

Flytrafikken i 2017 målt i antall passasjerer over Avinors lufthavner økte med 4,1 prosent. Oslo lufthavn økte med 6,6 prosent. Trafikken på øvrige lufthavner var samlet sett på samme nivå som i 2016, men trafikken på Bergen lufthavn økte med 4,7 prosent i andre halvår samtidig som ny terminal ble åpnet. Det forventes en vekst i flytrafikken i 2018, men usikkerheten i den samfunnsøkonomiske utviklingen kan påvirke bildet.

Til tross for høy utbyggingsaktivitet ble sikker og stabil drift opprettholdt i 2017. Gjennomsnittlig punktlighet og regularitet siste tolv måneder utgjorde henholdsvis 85 prosent og 98 prosent. Det har i 2017 ikke vært luftfartsulykker hvor Avinor har vært medvirkende part.

Konsernets driftsinntekter i 2017 utgjorde 11 526 millioner kroner (10 788 millioner kroner) med et resultat etter skatt på 499 millioner kroner (1 029 millioner kroner). Avinors resultat er negativt påvirket med 415 millioner kroner av endrede regler for reguleringsansvar for pensjonsrettigheter.

Nye utvidede terminalområder på Oslo lufthavn ble offisielt åpnet 27.04.2017. Utbyggingsprosjektet ble ferdigstilt og anlegget tatt i bruk innenfor målsatt tids- og kostnadsramme på 14 050 millioner kroner.

Ny terminal på Bergen lufthavn ble åpnet etter planen 17.08.2017. Utbyggingsprosjektet ble ferdigstilt innenfor den vedtatte kostnadsrammen på 4 700 millioner kroner.

Eiermeldingen ble vedtatt i Stortinget i juni 2017. Det er blant annet avklart at Avinor skal planlegge tredje rullebane på Oslo lufthavn øst for eksisterende rullebaner.

Samferdselsdepartementet ga i september 2017 Avinor i oppdrag å fortsette arbeidet med å planlegge flyttingen av lufthavnen i Bodø, med sikte på å fremme en konsesjonssøknad. Den nye lufthavnen skal etter planen stå klar mellom 2024-2026. Forsvarsbygg har utredet en samlet statlig eiendomsstrategi for arealene i Bodø. 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 ca. seks milliarder kroner i løpende kroner.

I eiermeldingen vedtatt i Stortinget juni 2017 sier Regjeringen at arbeidet med å skille ut flysikring fra Avinor skal videreføres: «Regjeringen vil sette i gang en prosess fram mot neste eiermelding med sikte på å skille ut Avinor Flysikring som eget selskap». Grunnen er at man ønsker å skille mellom kjøper og selger av flysikringstjenester. Den 1. mars leverte Avinor en tidsplan som beskriver prosesser for hvordan man kan flytte eierskapet til Avinor Flysikring AS ut av Avinor-konsernet.

På Haugesund lufthavn ber Regjeringen Avinor om mulig å legge til rette for at en tjenestekonsesjon utlyses slik at driften kan settes bort til andre enn Avinor gjennom anbudskonkurranse, en såkalt tjenestekonsesjonsmodell. Avinor skal ikke selv levere anbud, men skal eie og leie ut lufthavnen.

I flysikringstjenesten er Remote Services etablert som enhet i Avinor Flysikring AS for 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 en målsetting om at 15 tårn skal være i operativ drift innen utgangen av 2020.

Konsernets moderniseringsprogram har en innsparingsprognose bedre enn målsetting. Programmets målsatte kostnadsbesparelse er på 600 millioner kroner per år fra 2018 i forhold til konsernets tidligere finansielle langtidsplan (2013 baseline). Det forventes at dette vil oppnås med god margin.

Styret deltar aktivt i arbeidet med samfunnsansvar gjennom strategiarbeidet og gjennom behandling av enkeltsaker. Som en del av sitt samfunnsansvar med å legge til rette for en klimavennlig og bærekraftig luftfart for fremtiden, viderefører Avinor sitt engasjement for å analysere muligheten for økt produksjon og bruk av biojetfuel i Norge. Samtidig er det startet en studie for framtidig bruk av elektriske fly på det norske innenriksmarkedet. Dette understøttes av erklæringen fra de tre regjeringspartiene Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre i januar 2018 som framhever at luftfarten er inne i en spennende utvikling: Jet biodrivstoff og elfly vil gi helt nye muligheter for redusert miljøbelastning og økt transporttilbud. Regjeringen vil derfor legge til rette for bruk av biodrivstoff i fly og gi Avinor i oppdrag å utvikle et program for introduksjon av elektriske fly i kommersiell luftfart.

Regjeringen slår i erklæringen også fast at luftfarten er en sentral del av det norske transportnettet, spesielt viktig for store deler av distriktene og for verdiskapingen i hele landet. Regjeringen understreker at den vil «føre en konkurranseorientert luftfartspolitik som bidrar til utviklingen av en konkurransedyktig norsk luftfartsnæring». Regjeringen vil:

- Sørge for gode og rettferdige rammevilkår for ikke-statlige flyplasser
- Legge til rette for at kommuner og private kan delta i utvikling av og rundt flyplasser

- Utvikle regionale lufthavner for å styrke sjømateksperten
- Vurdere hvordan luftfartsavgiftene kan restruktureres med sikte på økt konkurransekraft for norsk luftfart.

## 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 45 lufthavner samt flysikringstjeneste for hele Norge. Per 31.12.2017 utgjorde virksomhetens balanse ca. 43,9 milliarder kroner. Antall ansatte var 3 098 (3 074).

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 2017 utgjorde 11 526 millioner kroner (10 788 millioner kroner) med et resultat etter skatt på 499 millioner kroner (1 029 millioner kroner).

Innenfor lufthavnvirksomheten økte driftsinntektene år til år med 5,0 prosent i 2017, drevet av økt trafikkvolum og økte salgs- og leieinntekter ved Oslo lufthavn. Innenfor flysikringstjenesten ble samlede driftsinntekter økt med 4,7 prosent.

Driftskostnader i 2017 utgjorde 8 400 millioner kroner (7 267 millioner kroner), en år til år økning på 15,5 prosent. Eksklusiv kostnader knyttet regulering av oppsatte pensjonsrettigheter, oppgjør med forsvaret, økte varekostnader knyttet til leietilpasninger og avsetning miljøoppyrdding var økningen 4,7 prosent. Dette relaterer seg i stor grad til økte kapasitet kostnader på Oslo Lufthavn som følge av utvidelsen.

Staten ved Arbeids- og Sosialdepartementet har med virkning fra 01.01.2018 innført endrede bestemmelser for regulering av oppsatte rettigheter i såkalte statlige fristilte virksomheter. Finansiering av oppsatte pensjonsrettigheter for ansatte som slutter i virksomhetene overføres fra Statens Pensjonskasse til den enkelte virksomhet. For konsernet Avinor medfører endringen en økt pensjonsforpliktelse på 415 millioner kroner. Beløpet er belastet konsernets resultatregnskap i andre kvartal.

Avinor inngikk 26.06.2017 en avtale med Forsvaret om økonomisk oppgjør etter Samarbeidsavtalen for perioden 2010 - 2016. Avtalen innebærer en merutbetaling til Forsvaret utover det som tidligere er regnskapsmessig avsatt på 135 millioner kroner. Beløpet er belastet resultatregnskapet i andre kvartal.

Samlede av- og nedskrivninger i 2017 utgjorde 1 889 millioner kroner (1 763 millioner kroner). Økningen fra året før skyldes at flere anlegg under utførelse er ferdigstilt og tatt i bruk.

Konsernets moderniseringsprogram innfridde med god margin målet på 300 millioner kroner i effektivisering og kostnadsbesparelser i 2017. Målsatt kostnadsbesparelse samlet sett er 600 millioner kroner per år fra 2018 og akkumulert 1 500 millioner kroner over perioden 2016 - 2018.

EBITDA i 2017 utgjorde 3 126 millioner kroner (3 521 millioner kroner) med en EBITDA-margin på 27,2 prosent (32,6 prosent).

Driftsresultatet (EBIT) i 2017 utgjorde 1 237 millioner kroner (1 758 millioner kroner). Det reduserte driftsresultatet skyldtes i hovedsak økte avsetninger til pensjons- og miljøforpliktelser og avtale om økonomisk oppgjør med Forsvaret for perioden 2010 - 2016.

Konsernets netto finansresultat i 2017 var minus 598 millioner kroner (minus 384 millioner kroner). Endringen i netto finansresultat skyldtes rentekostnader knyttet til økt opptrekk av lån og redusert omfang av balanseførte prosjektrelaterte rentekostnader. Skattekostnaden er beregnet basert på en skattesats på 24 prosent til 141 millioner kroner.

Som følge av at investeringsutbetalinger overgår bidraget fra løpende drift, hadde konsernet i 2017 en kontantstrøm før endring av gjeld på minus 900 millioner kroner (minus 2 622). Avinor utbetalte 550 millioner kroner (500 millioner kroner) i utbytte til staten i 2017.

Rentebærende gjeld per 31.12.2017 utgjorde 21 622 millioner kroner, og er økt med 2 117 millioner kroner siden 31.12.2016. Avinor AS emitterte den 02.02.2017 500 millioner euro under selskapets EMTN-program. Lånet er sikret i norske kroner og løper med fastrente i 10 år. Kortsiktige sertifikatlån er redusert med 1 400 millioner kroner i første halvår 2017. Det ble i 2017 nedbetalt øvrig gjeld for 1 017 millioner kroner.

Konsernets total kapital per 31.12.2017 utgjorde 43,9 milliarder kroner (41,0 milliarder kroner) med en egenkapitalprosent på 32,1 (36,5). Den vedtekts-definerte egenkapital i prosent av summen av egenkapital og netto rentebærende gjeld utgjorde 41,8 prosent (42,8 prosent) per 31.12.2017.

Med bakgrunn i utviklingen i rentemarkedene og andre forhold, er egenkapitalen belastet med 832 millioner kroner etter skatt per 31.12.2017. Hoveddelen av dette er negativt estimatavvik ved beregning av pensjonsforpliktelser. Per 31.12.2017 ble det benyttet en diskonteringsrente på 2,4 prosent og en langsiktig forventet lønnsvekst på 2,5 prosent ved beregning av konsernets pensjonsforpliktelser.

Per 31.12.2017 utgjorde konsernets likviditetsreserve 6 672 millioner kroner fordelt på 2 072 millioner kroner i bankinnskudd og 4 600 millioner kroner i ubenyttede trekkrettigheter.

## ØKONOMI OG FINANS AVINOR AS

Morselskapet Avinor AS hadde i 2017 10 219 millioner kroner (9 565 millioner kroner) i driftsinntekter med et resultat etter skatt på 1 436 millioner kroner (905 millioner kroner).

Morselskapets balanse per 31.12.2017 utgjorde 42 182 millioner kroner (39 832 millioner kroner med en egenkapitalandel på 32,1 prosent (32,9 prosent)).

Avinor AS hadde i 2017 en kontantstrøm før utbetalt utbytte og endring av gjeld på minus 941 millioner kroner (minus 2 648 millioner kroner). Utbetalt utbytte utgjorde 550 millioner kroner (500 millioner kroner). Samlet rentebærende gjeld per 31.12.2017 utgjorde 21 000 millioner kroner (18 819 millioner kroner).

## DISPONERING AV ÅRETS RESULTAT

Styret foreslår følgende disponering av årets resultat:

Til utbytte:	249,7 millioner kroner
Til annen egenkapital:	1 185,8 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 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.

Det er teknisk, økonomisk og regulatorisk risiko knyttet til utviklingsprosjekter innenfor Flysikring. Dette omfatter blant annet utviklingen av fjernstyrte tårntjenester.

De store lufthavnene er en sentral finansieringskilde for det øvrige lufthavnnett i Norge. Lufthavnenes inntjening er eksponert for endringer i konjunktorene 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 vil kunne 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 resultat effekt. Ved plassering

av konsernets overskuddslikviditet vektlegges utsteders soliditet og plasseringens likviditet. Konsernets likviditetsbeholdning er plassert i bank på forhandlede vilkår.

Stortinget ga i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018-2029 sin tilslutning til å bygge ny lufthavn i Bodø og understreket at dette skal skje så raskt som mulig – i første del av NTP-perioden. Det skal bevilges 2,2 milliarder kroner i ekstra midler til prosjektet i første halvdel av NTP-perioden, pluss 0,2 milliarder kroner til den offentlige redningshelikoptertjenesten. Det er fortsatt uavklarte problemstillinger knyttet til Forsvarets framtidige behov ved Bodø lufthavn. Dette 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 forliket 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.

Partene i arbeidslivet har inngått en avtale om ny tjenestepensjon for ansatte i offentlig sektor. Avtalen som det nå er enighet om, skal ut på uravstemning hos de ulike sammenslutningene. Organisasjonene har fire måneder på seg til å ta stilling til avtalen. Dersom det blir ja i alle forbundene, vil regjeringen legge fram en nytt lovforslag for Stortinget så raskt som praktisk mulig. Dersom avtalen blir vedtatt, skal den etter planen tre i kraft fra 2020.

Dette vil få konsekvenser for den regnskapsmessige behandling av pensjonskostnader og – forpliktelse i Avinor, men det foreligger på dette tidspunkt ikke tilstrekkelig grunnlag for å beregne effektene.

Lufthavnene har utslippstillatelser som stiller krav til risikovurderinger for å identifisere mulige kilder for akutt forurensning med fare for skade på ytre miljø. Det arbeides løpende med å redusere risikoen for miljøskadelige hendelser, samtidig som at det drives en kartlegging og opprydding av tidligere forurensning. Det er avdekket miljøskadelige tilsetningsstoffer i brannskum som er spredt til 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 har kommet med pålegg om tiltak på Evenes lufthavn, pålegg om tiltak på Oslo lufthavn, pålegg om å utarbeide tiltaksplaner på Kristiansand lufthavn og Svalbard lufthavn, og vil sannsynligvis gi et samlepålegg om utarbeidelse av tiltaksplaner for resterende lufthavner.

## FORETAKSSTYRING I AVINOR

God eierstyring og selskapsledelse i Avinor skal sikre størst mulig verdiskaping 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 Børs. 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 foretaksstyring i Avinor henvises til kapitlet «Eierstyring og selskapsledelse».

## SAMFUNNSANSVAR

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

For nærmere omtale av Avinors arbeid med samfunnsansvar herunder klima, miljø, flysikkerhet, HMS, habilitet, anti-korrupsjon og trygg varsling 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 3 098 fast ansatte i konsernet. Samlet ble det utført 3 175 årsverk av faste og midlertidige ansatte. Gjennomsnittsalderen for alle ansatte-grupper i konsernet er 46,6 år. Kvinneandelen blant fast ansatte er 22 prosent. Antallet kvinner i ledende stillinger er i samsvar med antallet kvinner totalt. Målet er at kvinneandelen i løpet av 2020 skal være 25 prosent, og utviklingen av kvinneandelen følges opp nøye. Avinors rekrutteringspolicy inneholder klare retningslinjer for å fremme kjønnsbalanse, fra utforming av stillingsannonser via intervjusituasjonen til selve utvelgelsen.

Det legges vekt på at ansatte skal ha like muligheter i konsernet uavhengig av kjønn, alder, funksjonsevne, etnisitet eller

kulturell bakgrunn. Avinor har systematiserte prestasjons-samtaler som skal sikre en nøytral lønns- og karriereutvikling. Medarbeiderundersøkelser bekrefter at ansatte opplever like muligheter. Engasjementet i konsernet er høyt.

Som IA-bedrift legger Avinor vekt på å hindre utstøting fra arbeidslivet og tilrettelegger spesielt for ansatte som på grunn av sykdom eller andre forhold ikke lenger fyller fysiske og medisinske krav. Det har i 2017 vært gjennomført flere tilretteleggings-tiltak og ansettelse av personer med nedsatt funksjonsevne og reduserte yrkesmuligheter.

Avinors strategiplan for 2014-2020 innebærer en høy omstillings-takt. Samarbeidet mellom konsernets ledelse og tillitsvalgte vurderes som konstruktivt. Kontinuerlig forbedring er et strategisk satsningsområde for Avinor, og i 2017 er det arbeidet systematisk med å utforme konsernfelles opplæring. Avinor har videreført satsningen på lederutvikling gjennom året, med særlig fokus på å trene lederne i endringskommunikasjon.

Sykefraværet i 2017 var 4,5 prosent. Det har vært jobbet aktivt med å redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven, og dette har gitt gode resultater med total nedgang i antall brudd på 27 prosent fra 2016 til 2017.

Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver. For ytterligere omtale av Avinor som arbeidsgiver henvises til kapitlet om samfunnsansvar.

## FRAMTIDSUTSIKTER

Mobilitet og effektiv lufttransport er sentralt for samfunnsutviklingen og avgjørende i utviklingen av norsk reise- og næringsliv.

Det forventes en vekst i flytrafikken i årene framover. Avinor viderefører aktiviteter og investeringer for å utvikle vårt omfattende nett av lufthavner og dermed legge til rette for et godt regionalt, nasjonalt og internasjonalt flytilbud.

Avinors initiativer for bærekraftig utvikling av luftfarten fortsetter. Miljøtiltak på selskapets lufthavner, tilrettelegging for utvikling av elektriske fly og biojetfuel blir sentralt både 2018 og årene som følger.

Selskapet skal være en konkurransedyktig og foretrukket leverandør i et framtidig konkurranseutsatt marked, og vil gjennomføre nødvendige tilpasninger for å nå dette målet. Det er et mål at Avinor skal holde et konkurransedyktig avgiftsnivå i forhold til andre lufthavner i Europa.

Styret takker alle ansatte og samarbeidspartnere for stor innsats i 2017.

Oslo, 4. april 2018  
Styret i Avinor AS



Ola Mørkved Rinnan  
Styrets leder



Ola H. Strand  
Nestleder



Eli Skrøvset



Linda Bernander Silseth



Herlof Nilssen



Bjørn Tore Mikkelsen



Heidi Anette Sørum



Olav Aadal



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 et 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 2017. 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 (Standards/Core).

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.

- 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.
- Virksomheten kan drives av selskapet selv, av heleide datterselskaper, eller av andre selskaper det har eierandeler i eller samarbeider med. Eierne avgjør om den samlede driften av en lufthavn kan settes bort til andre basert på kontrakt, og om en slik lufthavn skal unntas fra samfinansieringen.
- 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 45 flyplasser og den samlede flysikringstjenesten i Norge. Virksomheten er basert på ivaretagelse og utvikling av vesentlige samfunnsoppgaver i alle deler av landet, og skal drives med høy prioritering av sikkerhet og med vekt på miljøhensyn. For å møte eiers krav er det etablert strategiske hovedmål innen økonomi og finans, samfunn og miljø, flysikkerhet og HMS, kunder og samarbeidspartnere og personal og organisasjon.

## 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 et 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 2017 har forekommet transaksjoner mellom selskapet og aksjeeier, styremedlem, ledende ansatte eller nærstående av disse som kan betegnes som ikke uvesentlige transaksjoner.

Styremedlemmer og ledende ansatte skal årlig levere egenerklæring om nærstående.

### Retningslinjer for styremedlemmer og ledende ansatte

Konsernets etiske retningslinjer har eget punkt om hvordan håndtere interessekonflikt. Det 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

Selskapet har etter avtale med de ansatte ikke bedriftsforsamling.

Bedriftsdemokratimemnda 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.

Ved ordinær generalforsamling 2017 ble antall styremedlemmer redusert fra ti til åtte. Fem av styrets medlemmer er etter dette valgt av generalforsamling og tre medlemmer er valgt av og blant konsernets ansatte.

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 2017/2018 besto styret av:

- Styreleder siden 2010 Ola Mørkved Rinnan, 68 år
- Nestleder siden 2012 Ola H. Strand, 60 år, CEO BluWrap
- Styremedlem siden 2011 Eli Skrøvset, 52 år, CFO Eksportkreditt Norge
- Styremedlem siden 2015 Herlof Nilssen, 59 år, administrerende direktør Helse Vest
- Styremedlem siden 2016 Linda Bernander Silseth, 55 år
- Ansattvalgt styremedlem siden 2011 Heidi A. Sørum, 50 år
- Ansattvalgt styremedlem siden 2015 Bjørn Tore Mikkelsen, 58 år
- Ansattvalgt styremedlem siden 2017 Olav Aadal, 50 år

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

Det ble avholdt 9 styremøter i 2017. 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 tvilstilfelle skal spørsmålet forelegges styrets leder. Det skal framgå 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 2017.

Utvalget består ved årsskifte 2017/2018 av:

- Eli Skrøvset (leder)
- Herlof Nilssen
- Heidi Sørum

Styret har etablert godtgjørelsesutvalg som saksforberedende organ i saker om godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet. Utvalget skal forberede retningslinjer for og saker om godtgjørelse til ledende ansatte og gjennomføre løpende vurderinger

og overvåking av konsernets policy på dette området. Et samlet styre har utarbeidet instruks for utvalgets arbeid. Instruksene gjennomgås årlig og oppdateres ved behov. Utvalget har hatt tre møter i 2017.

Utvalget består ved årsskifte 2017/2018 av:

- Ola H. Strand (leder)
- Herlof Nilssen
- Olav Aadal

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 2017.

Utvalget består ved årsskifte 2017/2018 av:

- Linda B. Silseth (leder)
- 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 internerisjonsfunksjon. Konsernets internerisjonsfunksjon 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 6 til årsregnskapet.

I 2017 utgjorde godtgjørelse til styret totalt kr 2 156 916. Godtgjørelsen fordeler seg som følger: Styreleder kr 434 500, styrets nestleder kr 263 000, øvrige styremedlemmer kr 216 500. Varamedlem mottar kr 11 000 per møte de er til stede.

Revisjonsutvalgets medlemmer mottok i 2017 godtgjørelse på til sammen kr 150 833 fordelt på kr 66 000 til utvalgets leder og kr 39 500 til de øvrige to medlemmene.

Godtgjørelsesutvalgets medlemmer mottok i 2017 godtgjørelse på til sammen kr 21 500, fordelt på kr 11 500 til utvalgets leder og kr 5 000 til de øvrige to medlemmene.

HMS-utvalgets medlemmer mottok i 2017 godtgjørelse på til sammen kr 21 500, fordelt på kr 11 500 til utvalgets leder og kr 5 000 til de øvrige medlemmene.

## GODTGJØRELSE TIL LEDEDE 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 vedtektene 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 avvikling 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 lovpålagt revisjon og andre konsulenttjenester, og framgår av note 8 til regnskapet. Generalforsamlingen skal godkjenne revisors godtgjørelse.

# Samfunnsansvar

Avinors samfunnsansvar har fire fokusområder: å sikre hele Norge gode luftfartstjenester, være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima og miljøutfordringer, være en profesjonell og god arbeidsgiver samt sikre ansvarlig forretningsførsel.

Konsernets strategi for arbeidet med samfunnsansvaret utformes i nær dialog med konsernets sentrale interessenter og er integrert i Avinors overordnede strategiske planlegging. Konsernstyret deltar aktivt i strategiutviklingen og fører kontroll med at samfunnsansvaret blir ivarettatt gjennom behandlingen av enkeltsaker.

## DIALOGEN MED AVINORS INTERESSENER

Dialogen med de som er avhengige av Avinors 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 interessenter og landet best.

Hvem Avinors sentrale interessenter er og hvilke områder som er av størst betydning for dem er relativt stabilt over tid. De viktigste interessentene er Avinors kunder – flyselskaper og passasjerer –, politikere, samarbeidspartnere på lufthavnene, næringslivet sentralt og lokalt, forsvaret, forskningsmiljøer og interesseorganisasjoner. Det gjennomføres jevnlig interessenanalyser og planmessig dialog for å sikre at vi har et oppdatert bilde av interessentenes forventninger og prioriteringer i forhold til Avinor. Sikkerhet, økonomi, kapasitet, pålitelighet, service på lufthavnene, tilgjengelighet og universell utforming, samt hvordan konsernet håndterer luftfartens utfordringer innen klima og miljø er viktige temaer for alle Avinors interessenter.

## INTERESSENTANALYSER

Avinor gjennomfører jevnlig interessenanalyser, både på overordnet nivå og knyttet til større prosjekter og saksområder. Våren 2017 ble det gjennomført en omfattende interessenanalyse i tilknytning til arbeidet med konsernets strategiplan for perioden 2018-2023. Hensikten var å få innblikk i interessentenes erfaringer, oppfatninger og forventninger til utviklingen i Avinor. Et hovedinntrykk fra denne analysen er at Avinor oppfattes som et framoverlent konsern som har utviklet seg i positiv retning de senere år. Det er full tilslutning til Avinormodellen, med overføring av midler fra lufthavner med økonomisk overskudd til de med underskudd, men det er en viss bekymring for kostnadssiden i konsernet. Interessentene berømmer Avinor for å håndtere kapasitetsutfordringene på en god måte – det blir blant annet vist til de store og vellykkede terminalprosjektene på Oslo lufthavn og i Bergen. Interessentene er samstemt i at dialogen med Avinor er god, men at lokale interessenter bør prioriteres sterkere.

Flere av interessentene peker på at det er en konflikt mellom trafikkvekst og miljø- og klimahensyn og at samfunnsoppdraget legger opp til vekst i flytrafikken, som kan være i strid med nasjonale klimamål og internasjonale forpliktelser på klimaområdet. Det er frykt for at det ikke vil være tilgjengelige teknologiforbedringer som er tilstrekkelige til å forene målene om utslippskutt og forventet trafikkvekst i overskuelig framtid. Dette dilemmaet blir pekt på som en hovedutfordring for Avinors rolle som en samfunnsansvarlig aktør i årene framover.

## DIALOGARENAER

For å ivareta 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. Her møter konsernledelsen i Avinor flyselskapenes ledelse. 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, avgifter, samt trafikkutvikling og kapasitet på lufthavnene er sentrale temaer i dialogen med flyselskapene.

Dialogen med passasjerene skjer i hovedsak gjennom kundeundersøkelser, som blir gjennomført regelmessig. Passasjerene er særlig opptatt av punktlighet og regularitet, servicetilbudet på lufthavnene, parkering og tilbringertjeneste.

Dialogen på øverste politiske nivå skjer i hovedsak via Avinors eier, Samferdselsdepartementet, samt på Stortinget gjennom Transport- og kommunikasjonskomitéen, i samråd med Samferdselsdepartementet. Interessentdialogen på politisk nivå og på myndighetsnivå foregår i hovedsak i faste møter. Dialogen skjer i regi av konsernledelsen 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. Hovedfokus er kapasitets- og ruteutvikling, samt hvordan Avinor kan bidra til å støtte opp under lokal næringsutvikling.

Dialogen med Avinors leverandører av varer og tjenester skjer dels i formelle møter, gjennom forhandlinger og gjennom



kontraktoppfølging. 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 tre av åtte representanter. Det er også ansattevalgte styremedlemmer i Avinor Flysikring AS sitt styre.

#### FIRE HOVEDTEMAER I ARBEIDET MED SAMFUNNSANSVAR

Gjennom dialogen med interessentene og de systematiske interessentanalysene, 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 (Standards/Core).

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

Destination	Flight	Status	Gate
London	BA100	On Time	10
Paris	AF100	Delayed	11
New York	DL100	On Time	12
Los Angeles	AA100	On Time	13
Chicago	UA100	On Time	14
San Francisco	UA100	On Time	15
Seattle	DL100	On Time	16
Portland	DL100	On Time	17
Denver	DL100	On Time	18
Phoenix	DL100	On Time	19
San Diego	DL100	On Time	20
Las Vegas	DL100	On Time	21
Los Angeles	DL100	On Time	22
San Francisco	DL100	On Time	23
Seattle	DL100	On Time	24
Portland	DL100	On Time	25
Denver	DL100	On Time	26
Phoenix	DL100	On Time	27
San Diego	DL100	On Time	28
Las Vegas	DL100	On Time	29
Los Angeles	DL100	On Time	30



## Mål og resultater samfunnsansvar i 2017

### Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester

MÅL	RESULTATER
Punktlighet: 88 prosent innenfor 15. min	85 prosent
Regularitet: 98 prosent	98 prosent
Alle lufthavner skal sertifiseres i henhold til ISO 14001:2015-standarden	I 2017 ble Avinors miljøstyring og operative drift sertifisert etter ISO 14001:2015-standarden. I dette felles Avinor-sertifikatet inngår nå 14 lufthavner. Ytterligere 18 lufthavner gjennomgikk sin første sertifiseringsrevisjon ultimo 2017, og de resterende lufthavnene skal innføres i sertifikatet i 2018
Luftrtransport skal være tilgjengelig for alle	Kartleggingsprosess med Luftfartstilsynet som tilsynsmyndighet ferdigstilles sommeren 2018. Alle Avinors lufthavner blir universelt utformet i henhold til teknisk forskrift – under planlegging
Avinor skal effektivisere, modernisere og investere i økt kapasitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Moderniseringsprogrammet i rute</li> <li>· Oslo lufthavn og Bergen lufthavn, Flesland åpnet iht plan.</li> <li>· Utvikling av teknologi for fjernstyrte tårn følger plan</li> <li>· Prototyp for førerløs snøbrøyting uttestes 2018</li> <li>· Ny lufthavn Bodø under planlegging</li> <li>· Narvik lufthavn lagt ned</li> </ul>
Avinor skal arbeide for å forbedre kundeopplevelsen	<ul style="list-style-type: none"> <li>· ASQ-undersøkelsen (Airport Service Quality) viser at tilfredsheten blant våre reisende aldri har vært høyere</li> <li>· Kundesenter Bodø videreutviklet</li> <li>· Digitalt reisefølge i ny versjon</li> </ul>
Avinor skal forebygge uønskede hendelser og sikre god beredskap	Tre alvorlige luftfartshendelser hvor Avinor var medvirkende part. Ingen luftfartsulykker (med eller uten personsaker) hvor Avinor var medvirkende part

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

MÅL	RESULTAT
Avinor skal innen 2020 halvere egne totale kontrollerbare klimagassutslipp sammenlignet med 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndrift på ca 16 300 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, en økning på ca. 600 tonn sammenliknet med 2012</li> <li>• Biodiesel til egne kjøretøy ved Trondheim, Bergen og Oslo</li> <li>• 10 nye små kjøretøy, hvorav 6 elektriske og 3 hybrider</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>• Alle flyselskap som tanket på Oslo lufthavn kan kjøpe jet biodrivstoff, også innført i Bergen 2017. 1.25 000 liter jet biodrivstoff innblandet i 2017</li> <li>• For andre år på rad var det en reduksjon i klimagassutslipp fra både utenriks- og innenrikstrafikken</li> <li>• Oslo lufthavn høyest kollektivandel i tilbringertrafikken i Europa, 70 prosent</li> <li>• Sammen med NLF bestilte Avinor i 2017 Norges første batterielektriske fly</li> </ul>
Avinor skal redusere innkjøpt energi med 25 prosent innen 2020 sammenlignet med energiforbruket på bygg og anlegg i 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Energiforbruket til Avinor økt noe fra 2016 til 2017</li> <li>• Kjøpt opprinnelsesgarantert strøm for alle Avinors lufthavner</li> <li>• All belysning i parkeringshusene skal skiftes til LED-belysning med styring, ferdigstilles 2018 (Oslo lufthavn). Solcelleanlegg Svalbard under utvikling</li> </ul>
Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mer avisingskemikalier enn tillatt ved elleve lufthavner</li> <li>• Gjennomført tiltak for å fjerne PFOS fra både vann og grunn</li> </ul>
Avinor skal arbeide aktivt for å redusere støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for beboerne ved 10 av Avinors mest støyutsatte lufthavner innen 2020 (Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim, Tromsø, Kristiansand, Ålesund, Brønnøysund, Kirkenes, Florø).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 350 kurvede innflygninger ved Oslo lufthavn i 2017 har redusert støyplagen</li> <li>• Overholdelse av de nye utflygingskorridorer ligger over 95 prosent for hele 2017 ved Oslo lufthavn</li> <li>• Endrede inn- og utflygningsprosedyrer ved Bergen og Stavanger har redusert helikopterstøyplagen</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>· Startet i 2017 arbeidet med å utforme rammeverk på opplæring, med bredt spekter av opplæring tilpasset ulike målgrupper</li> <li>· I 2017 jobbet intensivt for at alle lufthavnsjefer skal godkjennes i henhold til nye krav fra Luftfartstilsynet, inkl. nytt program for Operational Maintenance Managers (lufthavnsjefer)</li> <li>· 12 nye lærlingeplasser i 2017, totalt 24</li> </ul>
Sykefravær 4,5 prosent eller lavere	4,5 prosent
H-verdi 3,0	1,4
Redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Nedgang i antall brudd på arbeidstidsbestemmelsene 27 prosent</li> <li>· Bruk av overtid redusert med 0,5 prosent</li> </ul>
Kvinneandelen i konsernet skal være 25 prosent i løpet av 2020	· I 2017 har kvinneandelen blant fast ansatte vært 22 prosent
Avinor er IA-bedrift med mål om å hindre utstøting fra arbeidslivet	· I 2017 hadde Avinor tilpassede arbeidsavtaler med ca. 30 medarbeidere for at disse skal kunne opprettholde ansettelsesforholdet i selskapet
Avinor skal bidra til økt sysselsetting for personer med nedsatt funksjonsevne og reduserte yrkesmuligheter	· I 2017 er det gjennomført flere tilretteleggingstiltak og ansettelser av personer med nedsatt funksjonsevne og reduserte yrkesmuligheter. Erfaringene har vært positive

## 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>· 90 prosent av ansatte gjennomført kurs i Avinors etiske retningslinjer</li> <li>· Anti-korrupsjonsprogram med fokus på forebyggende og kontrollerende aktiviteter etablert</li> <li>· Samarbeid inngått med Skatt Øst for å styrke arbeidet mot arbeidslivskriminalitet</li> <li>· Avinors varslingsutvalg mottok 200 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 har et viktig samfunnsoppdrag og gode rammebetingelser for å løse dette. Selskapet har begrenset konkurranse og er i en bransje i vekst. Gjennom våre systematiske kundeundersøkelser og interessentanalyser får Avinor gode tilbakemeldinger fra omgivelsene. Også i regjeringens Eiermelding til Stortinget i 2017 kom dette tydelig fram: Avinor er et anerkjent og respektert selskap som oppfattes som moderne, framoverlent

og proaktivt hvor sikkerhet og stabil drift alltid har høyeste prioritet. Selskapet sikrer finansiering av et nettverk av små og store lufthavner i hele landet samtidig som det har kraft til å ta viktige initiativ for å sikre bærekraftig utvikling av norsk luftfart. Avinormodellen trekkes ofte fram som et eksempel til etterfølgelse i samferdselssektoren.



Avinor har over lang tid bygget verdensledende kompetanse gjennom å utvikle og drive et nett av mange små og store lufthavner under utfordrende værmessige og topografiske forhold. Denne spisskompetansen gir konkurransefortrinn og danner et godt utgangspunkt for et enda mer offensivt Avinor.

Den operative basisvirksomheten er det viktigste fundamentet for selskapets virksomhet og vil bli kontinuerlig utviklet. For å møte krav og forventninger hos kunder og samfunn – og nye utfordringer i omgivelsene – er fire hovedmål prioritert:

- Bidra til bærekraftig vekst for landet og regionene
- Skape verdifulle opplevelser for passasjer og besøkende
- Utvikle konkurransedyktige lufthavner
- Ha en stolt og forbedringsorientert bedriftskultur

## STORE MILEPÆLER I OSLO OG BERGEN

Åpningene av nye Oslo lufthavn i april og den nye terminalen på Bergen lufthavn, Flesland i august 2017 var to store milepæler i arbeidet med å modernisere og effektivisere norsk luftfart og legge til rette for fremtiden. Begge prosjektene ble levert i rett tid og med lavere kostnader enn budsjettet.

Det har vært et svært krevende arbeid som har pågått i flere år på våre to største lufthavner, uten at publikum har blitt berørt i nevneverdig grad. Den høye punktligheten og regulariteten har vært opprettholdt i hele anleggsperioden. Tilbakemeldingene på de nye terminalene fra flyselskapene og de reisende er svært gode.

## EIERMELDING OG NASJONAL TRANSPORTPLAN MED VIKTIGE AVKLARINGER

Regjeringens eiermelding om Avinor og Nasjonal transportplan 2018 - 2029 ble vedtatt i Stortinget i juni 2017.

Planlegge tredje rullebane på Oslo lufthavn  
Eiermeldingen avklarte at Avinor skal videreføre planleggingen av en tredje rullebane øst for Oslo lufthavn, i Ullensaker kommune. Arbeidene med reguleringsplaner, nye støymålinger og dialog med berørte interessenter er i gang. Samferdselsdepartementet vil ta stilling til spørsmålet om bygging av en tredje rullebane på Oslo lufthavn når det foreligger en konsesjonssøknad fra Avinor etter luftfartsloven.

### Ny Bodø lufthavn

Stortinget ga sin tilslutning til å bygge ny lufthavn i Bodø og understreket at dette skal skje så raskt som mulig – i første del av NTP-perioden. Det skal bevilges 2,2 milliarder kroner i ekstra midler til prosjektet i første halvdel av NTP-perioden, pluss 0,2 milliarder kroner til den offentlige redningshelikoptertjenesten.



## MANGE PRISER TIL OSLO LUFTHAVN

På reiselivsbransjens årlige prisutdeling Grand Travel Award i januar 2018 ble «nye Oslo lufthavn» tildelt den prestisjefylte prisen Årets nykommer. Dette var den tiende prisen Norges hovedflyplass vant etter den offisielle åpningen i april 2017:

- Prosjekt Norges pris for «årets prosjekt» ble tildelt Avinor Oslo lufthavn for T2-prosjektet
- Norsk Bergindustri natursteinspris ble tildelt Avinor Oslo lufthavn for gulvet i det nye terminalbygget på Oslo lufthavn
- Prisen for «Best Airport Terminal Design» ble tildelt nye Avinor Oslo lufthavn i forbindelse kongressen Future Travel Experience Global i USA
- Prisen "Best International Project", av Storbritannias ledende fagmagasin for byggebransjen ved årets Building Awards i London
- DOGA-merket for design og arkitektur ble tildelt Avinor Oslo lufthavn for opplæringsprogrammet «læringsreisen» som ble gjennomført på Oslo lufthavn for 22 000 ansatte i 2016 / 2017
- HSMIAI prisen «årets interne event» ble tildelt Avinor Oslo lufthavn for arrangementet T2-opplevelsen
- Avinor Oslo lufthavn fikk bronse i den internasjonale kåringen Best Event Awards 2017 i kategorien «Education» for arrangementet T2-opplevelsen
- Avinor Oslo lufthavn var nominert i den internasjonale kåringen Les Trophées de l'Événement i kategorien «Exceptional Event» for arrangementet T2-opplevelsen og T2 Tjenestetest
- Avinor Oslo lufthavn var i tillegg nominert i den internasjonale kåringen SABRE Awards i kategorien «Employee Communications» for kommunikasjon- og opplæringskonseptet knyttet til idriftsettelsen av T2

skannes  
boarding  
ds must be  
nned



### Ny lufthavn ved Mo i Rana

Stortingets flertall var også positivt til å bygge ny lufthavn ved Mo i Rana, og dagens lufthavnstruktur skal beholdes. Det betyr at verken Mosjøen lufthavn Kjørstad eller Stokka i Sandnessjøen skal legges ned. Finansieringen er ikke helt avklart. Men for å komme raskt i gang, tar Regjeringen sikte på oppstart ved bruk av lokale bidrag i løpet av første del av planperioden. Statens bidrag i prosjektet – 1,47 milliarder 2017-kroner – må bevilges av Stortinget.

### Skille ut flysikring fra Avinor og konkurranseutsette tårntjenesten

I Eiermeldingen er regjeringen tydelig på at den har til hensikt å skille ut flysikring fra Avinor og tar sikte på å slutføre prosessen i løpet av 2018.

Eiermeldingen signaliserte også tydelig at det vil bli innført konkurranse på tårn- og innflygningstjenestene på Avinors lufthavner. Regjeringen legger også opp til at Avinor skal få anledning til å delta i konkurranse om tårn- og innflygningstjenester internasjonalt.

Regjeringen ga Avinor støtte til å videreutvikle og inkludere flere lufthavner inn i Remote tower-konseptet, der dette gir større innsparinger enn konkurranseutsetting.

Driften på Haugesund lufthavn skal konkurranseutsettes. På Haugesund lufthavn vil Regjeringen sette bort hele driften til andre enn Avinor gjennom anbuds konkurranse, en såkalt tjenestekonsekusjonsmodell. Det innebærer at Avinor ikke selv kan levere anbud, men skal fortsatt eie lufthavnen.

### Narvik lufthavn lagt ned

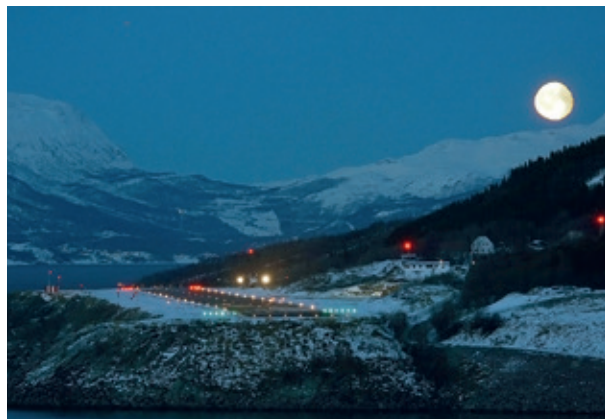
Fredag 1. april 2017 ble Narvik lufthavn lagt ned. Dette ble vedtatt i Nasjonal transportplan 2014-2023.

## TILGJENGELIGHET FOR ALLE – UNIVERSELL UTFORMING

Alle som har behov for det, skal kunne planlegge og gjennomføre reisen på en god måte. Flytransport skal derfor også være universelt utformet, og Avinor skal tilrettelegge slik at flyreisen er mest mulig forutsigbar og sømløs. 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. Samarbeidet skjer både gjennom forumet «Flygruppa» der organisasjonene er representert, gjennom representasjon i større byggeprosjekter og gjennom andre fora.

I henhold til «Forskrift om universell utforming av lufthavner, og om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter ved lufttransport» av 16. juli 2013, er Avinor snart ferdige med en kartleggingsprosess med Luftfartstilsynet som tilsynsmyndighet. Denne ferdigstilles sommeren 2018. Kartleggingen av universell utforming har synliggjort behovet for planlagte og koordinerte tiltak, slik at alle Avinors lufthavner blir universelt utformet i henhold til teknisk forskrift. Tiltakene er nå under planlegging.

Arbeidet med å etablere Avinor-standarder for terminal- og driftsbygg, som også omhandler universell utforming, er nå godt i gang. Disse setter føringer for hvordan Avinor skal bygge for å imøtekomme universell utforming. Det er her tatt inn krav både



1. april 2017 ble Narvik lufthavn lagt ned, etter nesten 42 års drift.

fra Teknisk forskrift og fra Norsk Standard når det gjelder universell utforming, og det er gjennomført høring hos organisasjonene FFO, NHF og Blindeforbundet.

Føringene for universell utforming blir videre implementert på lufthavner i forbindelse med nybygg eller større ombygninger. I første rekke omfatter dette terminalbygg, men også øvrige bygg, med henblikk på egne ansatte. Dette gjøres gjennom spesifikke prosjektpremisser som blant annet beskriver universell utforming og som følges opp av prosjektleder. Avinors prosjektgjennomføringssystem, AviPro, skal sikre dette.

Avinors lufthavner vil likevel i framtiden ha ulik standard innen universell utforming. Eksempelvis har de nye terminalene på Oslo lufthavn og Bergen lufthavn, Flesland tatt hensyn til universell utforming gjennom alle aspekter av bygg og installasjoner. For en del eldre terminalbygg, som er bygget i en annen tid under andre forskrifter, vil det ta tid før universell utforming i henhold til dagens standard er gjennomført.

Det vil også være forskjeller innen ombordstigningsløsninger. Passasjerbroer mellom terminalen og flyet er ikke aktuelt ved Avinors mindre lufthavner. Det vil her være elektriske trappeklatrere som er tilpasset flytypen ved disse lufthavnene. For mellomstore og store lufthavner vil passasjerbroer bli prioritert.

Et tilbud som spiller sammen med universell utforming er Avinors assistansetjeneste. Denne omfatter reisende med redusert mobilitet. Avinor utfører omkring 150 000 assistanser årlig, fra ankomst til lufthavnen til vedkommende er om bord i flyet.

## ARBEIDER FOR Å BEDRE KUNDEOPPLEVSELSEN

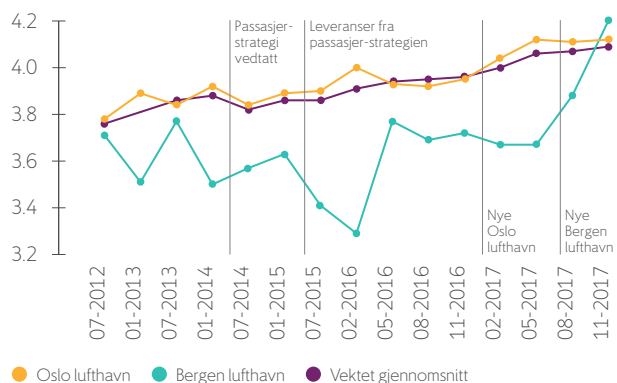
Avinors passasjerstrategi har en klar målsetting om å gi passasjerene en enkel reise, uansett hvilken situasjon som måtte oppstå på våre lufthavner.

### Airport service Quality (ASQ)

Vi 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). Det har vært en jevn oppgang de siste 10 kvartalene.

## ASQ OVERALL SATISFACTION – GJENNOMSNITT 8 STØRSTE LUFTHAVNER

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



2017 har vært preget av åpning av nye Oslo lufthavn og nye passasjerterminal på Bergen lufthavn, Flesland. Tilbakemeldingene fra de reisende og ansatte på lufthavnene og i flyselskapene har gjennomgående vært svært positive. Begge lufthavnene har opplevd betydelig økt kundetilfredshet. Etter åpning av den nye terminalen hoppet Bergen lufthavn, Flesland fra laveste plassering på kundetilfredshet blant Avinors lufthavner i ASQ-undersøkelsen til den lufthavnen med de mest fornøyde kundene.

## Kundesenter i Bodø

Vertskapsrollen har vært i fokus det siste året, og kundesenteret i Bodø er på plass med utvidet åpningstid for å treffe kundene når de har behov for bistand. Her håndterer vi henvendelser på telefon og i sosiale medier, og som vertskap forsøker vi å hjelpe kunden videre selv om henvendelsen egentlig angår en av våre samarbeidspartnere på lufthavnen. På Facebook har nytt verktøy og nye rutiner sørget for raskere svar, og ingen henvendelser blir stående ubesvarte.

## Digitalt reisefølge

Avinor lanserte i 2017 en ny og bedre versjon av det digitale reisefølget «Avinor», som først og fremst skal gi kundene en enda enklere reise, men også lettere tilgang til persontilpassede og relevante tjenester og tilbud. Appen vil være en av de viktigste kanalene for kundekommunikasjon. En halv million kunder har registrert seg med profil hos Avinor for å få tilgang til digitale tjenester og personlig og relevant kundekommunikasjon.

## AVINORS SPONSORSTØTTE

Avinors sponsorbidrag skal i hovedsak gå til lokale tiltak og aktiviteter for barn og ungdom i lufthavnens nærrområder og mange lufthavner har i 2017 gitt slik støtte.

Ved hovedkontoret i Oslo samarbeider Avinor med Kirkens Bymisjon gjennom prosjektet «Nabosamarbeid i Bjørnvika». 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, blant annet i arbeidet med utvikling av biodrivstoff.

## PUNKTLIGHETEN PÅVIRKET AV KREVENDE VÆRFORHOLD

Punktligheten ved alle Avinors lufthavner samlet, var i snitt 85 prosent i 2017. Dette er 2 prosent ned fra 2016. 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 punktighet i 2017 skyldes først og fremst krevende værforhold i januar og desember.

Regulariteten er et mål på hvor stor andel planlagte flygninger som faktisk blir gjennomført. Her er Avinors mål 98 prosent. I 2017 var regulariteten for alle lufthavnene samlet på over 98 prosent. Resultatet har vært omtrent uendret de siste årene.

Grunnlaget for Avinors offisielle statistikk på punktighet og regularitet er flyselskapenes informasjon om kanselleringer og ruteendringer som behandles i trafikkinformasjonsystemet ALTi.

## 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 flyplassregelverk. Flysikkerhetsbegrepet omfatter de engelske begrepene safety (flysikkerhet) og security (sikkerhetskontroll).

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 styringsystemet.

I forbindelse med krav i nytt EU-regelverk må Avinor ha oversikt over farer og risikoer. Etter at beskrivelse av prosessen for operasjonell risikostyring, utvikling av metodikk og anskaffelse samt justering av verktøy for registrering av operasjonelle risikoer var gjennomført, ble 2017 året hvor etableringen av de operasjonelle risikobildene på hver lufthavn startet opp. Konsernstab sikkerhet og miljø har bistått lufthavnene med etableringen samt implementeringen av operasjonell risikostyring i henhold til regelverket. Ved utgangen av året hadde 19 lufthavner implementert dette og arbeidet vil fortsette i 2018.

Det har vært arbeidet mye med dashboards for mer effektiv, enhetlig og enklere styringsinformasjon i 2017. Det har blitt etablert nye månedsrapporter ved hjelp av automatiserte dashboard, til bruk i lokale og sentrale sikkerhetsmøter. I dette inngår også lufthavnens operasjonelle risikobilde som fortløpende blir overført etter hvert som analysene blir utført. Dette gir oss et riktigere og mer standardisert helhetsbilde, fra lufthavn til konsernnivå.

Ny rapporteringsforordning (376/2014) ble gjort gjeldende i norsk rett i 2016 og i løpet av 2017 ble denne fullt implementert. I januar 2017 ble det etablert en portal for avviksrapportering (avvik.avinor.no) for våre leverandører og samarbeidspartnere. De innkomne rapportene bidrar til en bedret oversikt over det totale risiko- og flysikkerhetsbildet.

Alle uønskede hendelser av en viss alvorlighet følges opp. Basert på luftfartshendelser rapportert inn i avvikerverktøyet har Avinor Flysikring AS gjennom 2017 hatt et spesielt fokus på rullebaneinntrenginger og sent oppdagede konflikter. Ulike tiltak er iverksatt og gjennomført.

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, med et resultat på 4,96 per årsverk. Målet var 4,5. De innmeldte 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. Dette inkluderer lukking av avvik innen frist, noe som tidvis er utfordrende med høy produksjon og daglig drift.

Ytterligere implementering og forbedring av styringssystemet, herunder sikkerhetsstyringen, har pågått i 2017 og vil fortsette i 2018. Central Safety Review Board har vedtatt etablering av en undersøker- og risikoanalysepool, denne vil bli etablert i 2018.

### Ulykker og alvorlige luftfartshendelser

Det var i 2017 ingen luftfartsulykker med eller uten personskader i norsk luftfart der Avinor medvirket til årsaken. Det var tre alvorlige luftfartshendelser der Avinor var en medvirkende part. Konsernmålet er to eller færre. To av hendelsene gjaldt underskrivelse av adskillelsesminima i luftrummet, ved henholdsvis Kjevik og Bodø, den tredje gjaldt bil på rullebanen ved flyavgang i Bodø.

#### ULYKKER OG ALVORLIGE LUFTFARTSHENDELSER 2015-2017

	ALVORLIG LUFTFARTSHENDELSE	LUFTFARTSULYKKE U/ PERSONSKADER	LUFTFARTSULYKKER M/ PERSONSKADER
2017	3	0	0
2016	0	1	0
2015	2	0	0

Alvorlige luftfartshendelser, luftfartsulykker uten personskader og luftfartsulykker med personskader hvor Avinor har vært medvirkende part. Begrepene «alvorlig luftfartshendelse» og «luftfartsulykke» følger definisjoner i Regulation (EU) No 996/2010.

### Droner

Droneaktiviteten økte i 2017. Kvaliteten på datamaterialet er imidlertid foreløpig for usikkert til å kunne fastslå om og i så fall i hvilken grad denne aktiviteten har hatt innvirkning på sikkerhetsnivået.

Avinors RPAS-team (Remotely Piloted Aircraft System) har i løpet av året deltatt i Samferdselsdepartementets arbeidsgruppe med utarbeidelse av nasjonal dronestrategi. Denne skal publiseres i første kvartal 2018. Videre jobbes det tett med Luftfartstilsynet vedrørende implementering av ny europeisk forskrift om bruk av droner. Det samarbeides også med bransjens egen interesseorganisasjon, UAS Norway, for å bidra til sikker bruk av droner. Instruks for behandling av søknader om flyging med droner på lufthavnene harmoniseres. Formålet er å sikre at operasjoner med luftfartøy uten fører om bord håndteres sikkert og ensartet ved ikke-kontrollerte og kontrollerte lufthavner.

Det er stor pågang fra ulike aktører vedrørende verktøy og utstyr som kan benyttes både av lufthavnen og flysikringstjenesten

innenfor dette feltet.

### Revisjoner

Konsernet arbeider systematisk med å vedlikeholde en god sikkerhetskultur og en 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 også regelmessig for å sikre riktig kvalitet på leveransen i forhold til gyldige avtaler. Hvor ofte er avhengig av leveransens kritikalitet. Leverandører som leverer tjenester som Avinor er sertifisert for, følges nøye gjennom revisjoner. Dette for å sikre at disse tjenestene leveres innenfor rammene av Avinor sine sertifikater.

Funn fra revisjoner bidrar til å verifisere at Avinor har oversikt over de krav som gjelder for selskapet og at vi har en styring som sikrer at vi etterlever disse kravene. Revisjonsprogrammet til Avinor omfatter krav i Luftfartsloven, EU/2008/2016, Arbeidsmiljøloven og Sikkerhetsloven, med tilhørende forskrifter, dessuten relevante ISO standarder, samt forskrifter og standarder innenfor ytre miljø.

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 kontraktsansvarlig eller oppnevnt kontaktperson gjennom Avinor sitt verktøy for avvikshåndtering.

14 lufthavner i Avinor er sertifisert i henhold til ISO 14001 (miljøsertifiseringskrav). Det jobbes løpende for å få alle lufthavnene inkludert i dette sertifikatet.

Sertifiseringsrevisjoner ble gjennomført av eksternt sertifiseringselskap i november 2017. Nye 18 lufthavner var i denne forbindelse berørt av sertifiseringsrevisjonen.

I forbindelse med implementering av miljøstyring for nye lufthavner og som forberedelse til den eksterne sertifiseringsrevisjonen ble det gjennomført 33 interne implementeringsrevisjoner/dokumentgjennomganger. Disse revisjonene har vært gjennomført både som fjernrevisjoner og stedlige internrevisjoner.

I tillegg til implementeringsrevisjoner innenfor ytre miljø ble det gjennomført 28 interne revisjoner i regi av Avinor AS i 2017. Disse revisjonene har vært gjennomført som systemrevisjoner av prosessområder (top down), eller som tradisjonelle revisjoner av lufthavnene. Funn som avdekkes gjennom revisjoner legges inn som avvik i verktøyet for avvikshåndtering. Her følges de opp av den som er definert som risikoeier. Funn som registreres hos eksterne parter blir fulgt opp av kontraktsansvarlig eller definert kontaktperson hos Avinor. Det er Avinor sitt verktøy for avvikshåndtering som ivaretar også disse.

### Oppfølging av leverandører

Aktører som arbeider på, eller leverer tjenester og produkter til Avinors lufthavner, følges også opp gjennom revisjoner. Hvor ofte er avhengig av leveransens kritikalitet. I 2017 gjennomførte Avinor 15 revisjoner av eksterne parter.





Ved utvalgte nye leveranser gjennomføres også såkalte «prior-audits» før en evt. avtale inngås for å sikre at det ikke finnes alvorlige avvik/mangler hos leverandøren. Det er både EU og norske myndigheter som stiller krav om denne type oppfølging og revisjoner.

Økt bruk av leverandører og outsourcing av tjenester stiller høye krav til Avinor sitt compliance monitoring system. Derfor jobbes det kontinuerlig med å forbedre prosessen, utvikle metoder samt utdanne og vedlikeholde ressurser for å sikre at disse leveransene til enhver tid leveres innenfor rammene av de lover og krav som det påhviler Avinor å etterleve.

## SECURITY – SIKKERHETSKONTROLL

Trusselbildet vedvarer fra tidligere år. Som tidligere er bruk av lett tilgjengelige våpen og bil fortsatt utfordrende. Avinor har i 2017 gjennomført analyser for å avdekke securityrelaterte sårbarheter ved alle sine lufthavner og iverksetter nå tilpassede sikringstiltak. Dette arbeidet vil fortsette i årene framover slik at sikringstiltakene reduserer de negative konsekvensene ved hendelser og vanskeliggjør gjennomføring av aksjoner med høye skadetall ved våre lufthavner.

I 2017 har Avinor startet nye prosjekter for å oppdatere utstyret som benyttes til sikkerhetskontroll. Utover investering i securityscanner og nye sikkerhetskontrollområder på Oslo og Bergen lufthavn, Flesland, oppgraderes screeningutstyr for innsjekket bagasje ved 19 lufthavner. Avinor jobber for å levere kostnadseffektive tjenester som sikrer god sikkerhet, lave kostnader og gode opplevelser.

## 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.

## SAMFUNNSSIKKERHET OG KRISEBEREDSKAP

Avinor har i 2017 arbeidet tett med Forsvaret for å forberede den store NATO-øvelsen Trident Juncture 2018 og har deltatt på flere innledende øvelser og avklaringsmøter. Etablering av sikre kommunikasjonskanaler og ledelsesverktøy til bruk i krise og beredskapssituasjoner har stått i fokus. Avinor har opprettholdt høy intern øvingsaktivitet og har iverksatt internskolering for å sikre høy leveringsevne ved krisehendelser.

## 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 Avinor AS sin Accountable manager.

I løpet av 2016 og 2017 er alle lufthavnene blitt inkludert i Avinor AS sitt operatørsertifikat og har mottatt et sertifikat på at utformingen av lufthavnen tilfredsstiller de europeiske reglene.

## PROSJEKTER, FORSKNING OG UTVIKLING

Avinor Flysikring AS har i 2017 videreført samarbeidet i den funksjonelle luftromsblokken NEFAB (Norge, Estland, Latvia og Finland) gjennom den såkalte Borealis-alliansen (som i tillegg til NEFAB også omfatter den britisk/irske og den dansk/svenske luftromsblokken). Det er blant annet arbeidet for å utvikle Free Route til å gjelde i alle områdene av Borealis-alliansen.

Arbeidet med Remote Towers videreføres med full styrke. I et prosjekt sammen med Kongsberg Defence Systems og Indra planlegger Avinor å fjernstyre 15 tårn fra Bodø mot slutten av 2020. Avinor AS bidrar også aktivt i SESAR 2020 (EUs store FoU-program for luftfart, en del av Horizon 2020) sammen med partnere og sektoraktører. Avinors kompetanse bidrar til å øke sikkerhet, kapasitet og forutsigbarhet og redusere miljøbelastning i det europeiske luftfartsnettet.

På lufthavnene har det blant annet vært jobbet med innovative prosjekter som robotklippere (flysikkerhetsmessige og miljømessige gevinster) langs rullebanene. Førerløse brøytekløretøy har vært testet på Fagernes lufthavn i 2017 og en fullskala prototype-test vil bli gjennomført ved Bodø lufthavn i løpet av første kvartal 2018.

Avinor deltar i flere FoU-prosjekter knyttet til utvikling av bærekraftig biodrivstoff til luftfart, blant annet i samarbeid med SINTEF, BI og NMBU. Utviklingen av elektriske fly har skutt fart, og Avinor har tatt en svært aktiv rolle i dette arbeidet. Avinor deltar også i Klima 2050, et forskningssenter som særlig fokuserer på ekstremvær og gradvise klimaendringer og klimatilpasning av bygg og infrastruktur.

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

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

For å håndtere alle disse miljøutfordringene er god og systematisk miljøstyring en nødvendighet. Det har derfor vært gjennomført et løft innen miljøstyring de siste årene. Alle Avinors lufthavner har nå gjennomført lokal implementering av ny sentral miljøstyring. I 2017 ble Avinors miljøstyring og operative drift sertifisert etter ISO 14001:2015-standarden. I dette felles Avinor-sertifikatet inngår nå 14 lufthavner. Ytterligere 18 lufthavner gjennomgikk sin første sertifiseringsrevisjon ultimo 2017, og de resterende lufthavnene skal innføres i sertifikatet i 2018.

### KLIMAGASSUTSLIPP

Avinors konsernovergripende klimamål: Avinor skal innen 2020 halvere egne totale kontrollerbare klimagassutslipp sammenlignet med 2012, og bidra til å redusere klimagassutslipp fra tilbringertjenesten og flytrafikken.

Lufthavnenes største utslippskilde av klimagasser er flyene som lander og tar av, dernest kommer tilbringertjenesten (altså klimagassutslipp fra våre passasjerers transport til og fra flyplassene).

#### Klimagassutslipp fra lufthavndriften

Avinors egne klimagassutslipp er knyttet til drift av lufthavnene og er relativt små sammenlignet med klimagassutslipp fra fly og tilbringertjeneste. De største utslippene fra Avinors drift kommer fra forbruk av drivstoff til egne kjøretøy, etterfulgt av energiforbruk og tjenestereiser. Svalbard lufthavn blir spesielt synlig i Avinors klimaregnskap i og med at både fjernvarme og elektrisitet kommer fra kullkraftverk. Der skjer det nå en gradvis utbygging av solcellepaneler. Andre utslippskilder som inngår blant Avinors egne, kontrollerbare utslipp 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 2017 var Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndrift på ca 16 300 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, en økning på ca. 600 tonn sammenliknet med 2012. Årsaken til denne økningen er hovedsakelig knyttet til økt bruk av baneavising-kjemikalier, men også økt bruk av fyringsolje i 2017 grunnet en teknisk feil i energisentralen ved Oslo lufthavn. Vi ser en svak økning i utslipp i 2017, til tross for innføring av ca 200 000 liter

biodiesel til kjøretøyene våre og bruk av ca 60 000 liter biofyringsolje. Utslippene fra Avinors virksomhet avhenger sterkt av værforholdene i vinterhalvåret, som følge av behov for snøbrøyting, oppvarming og forbruk av avisingskjemikalier

Avinor valgte i 2017 for første gang å kjøpe opprinnelsesgarantert strøm for sitt elektrisitetsforbruk. Dermed kan utslippet knyttet til strøm settes lik 0. Videre ble det også i 2017 besluttet å trekke elektrisitetsforbruket ut av klimamålet, og heller ta dette inn i energimålet til Avinor da det er bedre å måle reduksjon i kWh enn i CO<sub>2</sub> når det gjelder elektrisitetsforbruk i Norge. Dersom det skal være mulig å sammenligne klimagassutslipp år for år, har vi derfor også valgt å trekke elektrisitetsforbruket ut av måltallet for 2012. Dette er også gjort for alle år vist i nøkkeltalltabellen, slik at det er samme utslippskilder som sammenlignes i totalutslippet. Elektrisitetsforbruket er vist som antall GWh forbrukt i nøkkeltalltabellen på s. 46-47.

Avinor har som mål å halvere egne utslipp i 2020. Et viktig tiltak for å redusere klimagassutslipp fra egen drift i Avinor er å fase inn avansert biodiesel, da omtrent halvparten av Avinors klimagassutslipp kommer fra kjøretøyparken. I 2017 ble det benyttet



I Stavanger har 16 elektriske robotklippere ladet av solcellepaneler gjort en viktig jobb for å holde gresset nede i sommerhalvåret. Det er satt opp solcellepaneler som sammen med batteri sørger for at plenklipperne alltid har strøm. De har en kapasitet på 20 dekar, og det er nødvendig langs den 2,5 km lange hovedrullebanen.



avansert biodiesel ved følgende lufthavner; Trondheim, Bergen og Oslo. Ved Oslo lufthavn var innblandingprosenten av avansert biodiesel (HVO) over 20 prosent. For 2018 er det satt mål om biodieselinnfasing på ytterligere fire lufthavner. Avansert biodiesel benyttes på kjøretøy som ikke så enkelt lar seg elektrifisere (som for eksempel snøfres og sweeper). Biodieselen som benyttes i Avinor inneholder ikke palmeolje eller palmeoljeprodukter, og er i hht EUs bærekraftskriterier.

Ved anskaffelser av kjøretøy, skal det alltid skal gjøres en vurdering av om fossile kjøretøy kan erstattes med elektriske kjøretøy. Avinor kjøpte i 2017 inn ti nye administrative kjøretøy, hvorav seks var elektriske og tre hybrider. Videre jobbes det med å øke antall ladepunkter på Avinors parkeringsanlegg. Ladeinfrastrukturen skal forbedres i 2018, og det er satt i gang et prosjekt for å bygge ut nærmere 800 nye ladepunkter i Avinor som skal ferdigstilles i 2018.

For å redusere klimagassutslippene i Avinor er det også nødvendig å gå over til fornybar energi der det er mulig og øke innfasing av biofyngsolje ved enkelte lufthavner. Andre tiltak som er viktige for å redusere energiforbruket ved Avinors lufthavner er omtalt i kapittelet om energi.

Bruk av baneavisingkjemikalier har økt betydelig de senere år grunnet klimatiske endringer. Dermed vil det også være viktig i årene framover å se på muligheten for å få tak i baneavisingkjemikalier laget fra ikke-fossile karbonkilder. Dette er ikke et produkt som er tilgjengelig på markedet i dag.

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 2017 var over 200 lufthavner med i ordningen. Dette betyr at omtrent 40 prosent av global passasjertrafikk gikk via ACA-akkrediterte lufthavner. I Avinor har Oslo lufthavn, Trondheim lufthavn, Værnes og Kristiansand lufthavn vært akkreditert i ordningen fra start i 2009. Bergen lufthavn, Flesland og Stavanger lufthavn, Sola har deltatt siden 2014. Lufthavner som deltar i ordningen må sette forpliktende mål for utslippsreduksjoner, utarbeide detaljerte klimaregnskap og vedta tiltaksplaner.

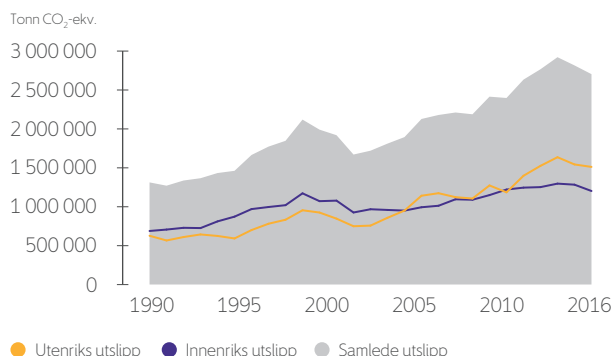
#### Utslipp av klimagasser fra flytrafikken

Avinor har siden 2007 samarbeidet med flyselskapene og NHO Luftfart om å legge til rette for reduserte klimagassutslipp fra flytrafikken. Det er publisert tre rapporter <sup>1)</sup> som skisserer utslippsreducerende tiltak og sammenholder effekten av disse med forventet trafikkutvikling. I følge framskrivningene vil klimagassutslippene fra innenriks luftfart med forventet energieffektivisering være omtrent uendret i 2030 sammenliknet med 2016, tross betydelig trafikkvekst. Utenriks kan utslippene øke, som følge av vesentlig trafikkøkning, dersom det ikke fases inn bærekraftig biodrivstoff og etter hvert elektriske og hybridelektriske fly.

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

1) Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart Rapport 3. August 2017

## KLIMAGASSUTSLIPP FRA NORSK LUFTFART 1990-2016



Klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart tilsvarte ifølge Statistisk Sentralbyrå (SSB) i 2016 (siste offisielle tall) 2,25 prosent av samlede innenriks utslipp (1,2 av totalt 53,3 millioner tonn). Det er disse utslippene som er omfattet av Kyotoprotokollen og som rapporteres i SSBs statistikk om klimagassutslipp fra norsk territorium. Dette prinsippet anvendes i alle land.

Klimagassutslipp fra utenrikstrafikken, det vil si fra norske lufthavner til første destinasjon i utlandet, utgjorde i 2016 1,5 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Disse utslippene rapporteres årlig av Miljødirektoratet til FNs Klimakonvensjon (UNFCCC).

Samlede klimagassutslipp fra alt jetdrivstoff til sivile formål solgt på norske lufthavner i 2016 (siste offisielle tall) tilsvarer om lag 5 prosent av Norges samlede utslipp, i størrelsesorden 2,7 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. For andre år på rad var det en reduksjon i klimagassutslipp fra både utenriks- og innenrikstrafikken. Fra 2015 til 2016 var reduksjonen omkring 4 prosent. Reduksjonen i klimagassutslippene skyldes først og fremst mer energieffektive fly og færre flybevegelser.

Samlede CO<sub>2</sub>-utslipp fra global luftfart var ifølge IATA <sup>2)</sup> 811 millioner tonn, eller om lag to prosent av de globale CO<sub>2</sub>-utslippene (36 milliarder tonn) i 2016. 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>3)</sup>.

### Klimagassutslipp fra norsk luftfart

Flyselskapene viderefører arbeidet med energieffektivisering og flåteutskifting. SAS og Norwegian fornyer fortløpende sine flåter, og opererer utelukkende siste generasjon fly. Mer energieffektive motorer, forbedret aerodynamikk, lavere vekt og flere seter medfører eksempelvis at de nye Boeing 737-flyene har cirka 30 prosent lavere drivstoff-forbruk og klimagassutslipp per setekilometer enn forrige generasjons fly. I 2016 startet innfasingen av flytypen Airbus 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. Free Route Airspace ble implementert i 2016, og forbedret navigasjonsteknologi gir muligheter for mer nøyaktige og fleksible inn- og utflygningsprosedyrer. Siden Avinor startet opp et prosjekt for satellittbaserte innflygninger på Oslo lufthavn, er det gjennomført flere tusen slike kurvede innflygninger. Fordelen med disse innflygningsprosedyrene er at man kan fly utenom tettbygde strøk i nærheten av lufthavnen, og dermed redusere støybelastningen for lufthavnens naboer. Dessuten kan flyene fly kortere og redusere drivstoffbruket og klimagassutslippene. I 2017 ble prøveprosjektet avsluttet og prosedyrene godkjent av Luftfartstilsynet slik at de er tilgjengelig for alle som ønsker, og søker om godkjenning. Prosedyrer for kurvede innflygninger er tatt i bruk på flere Avinor-lufthavner, og en rekke andre Avinor-lufthavner vil ta dette i bruk i årene som kommer.

### 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 av SAS og Norwegian i november 2014. I januar 2016 ble Oslo lufthavn, i samarbeid med AirBP, Neste, SkyNRG, Lufthansa Group, KLM og SAS, verdens første internasjonale lufthavn som kan levere biodrivstoff til alle flyselskap som tanket der. I 2016 ble det tanket 1,25 millioner bærekraftig jet biodrivstoff i Norge. Dette tilsvarte 0,1 prosent av alt jetdrivstoff solgt i Norge. I august 2017 ble ordningen utvidet til også å omfatte Bergen lufthavn, Flesland. I 2017 var det svært begrenset tilgang på jet biodrivstoff i markedet, og det ble bare blandet inn 125 000 liter jet biodrivstoff. Biodrivstoffet som selges til flyselskapene i Norge er produsert uten palmeolje eller palmeoljeprodukter.

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. Jet biodrivstoff kan også importeres fra utlandet. 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, BI og NMBU.

I juni 2017 vedtok Stortinget at fra 2019 skal 1 prosent av flydrivstoff som tankes i Norge være biodrivstoff, og at dette skal trappes opp til 30 prosent i 2030 dersom slikt drivstoff er tilgjengelig. Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet vurderer nå hvordan dette omsetningskravet skal gjennomføres i praksis.

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 som ikke reduserer norsk luftfarts konkurransekraft.

2) <http://www.iata.org/publications/economics/Reports/Industry-Econ-Performance/Central-forecast-end-year-2017-tables.pdf>

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

### Elektrifisering av luftfarten

Interessen for, og aktiviteten rundt, utvikling av elektriske fly er stor. En rekke aktører, inkludert Boeing, Airbus, Siemens, Rolls Royce og NASA, arbeider med og ser kommersielle muligheter for elektriske og hybridelektriske fly. I Norge har Avinor tatt en aktiv rolle i dette arbeidet og har sammen med Norges Luftsportforbund (NLF) etablert et langsiktig prosjekt for innfasing av elektriske fly i norsk luftfart. Prosjektet støttes av regjeringen, og prosjektpartnere er Widerøe, SAS og klimastiftelsen ZERO.

Sammen med NLF bestilte Avinor i 2017 Norges første batterielektriske fly. Flyet, som skal brukes til demonstrasjons- og opplæringsformål, blir produsert av slovenske Pipistrel og skal leveres før sommeren 2018.

Med et allerede etablert marked for korte flygninger med små fly, betydelig erfaring og stor interesse for elektrifisering av transport og tilnærmet 100 prosent fornybar elektrisitet, er Norge i en unik posisjon til å ta i bruk elektriske fly. Basert på informasjon Avinor har innhentet er det realistisk å anta at de første elektriske eller hybridelektriske flyene kan være i passasjertrafikk i Norge omkring 2025. Avinor har startet arbeidet med å kartlegge dagens og framtidig kapasitet med tanke på lading av elfly på selskapers lufthavner, og har fått i oppdrag fra regjeringen å utvikle et program for å legge til rette for introduksjon av elektriske fly i kommersiell luftfart.

Avinors satsing på elektrifisering av luftfarten har vakt betydelig nasjonal og internasjonal oppsikt, og flyprodusentene ser på Norge som et aktuelt første marked for disse flyene. I 2018 vil Avinor styrke sin innsats for elektrifisering av luftfarten.

### 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 tilbringersiden er knyttet både til transportnettet og transportformene. Bosettingsmønsteret i lufthavnens 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. Andelene har økt de senere år, og målet er ytterligere vekst.

Utviklingen i kollektivandeler i tilbringertrafikken påvirkes av parkerings- og kollektivtilbudet og sammensetningen av flytrafikken. Det viktigste skillet for kollektivandel går mellom de som er bosatte i flyplassregionen og som har tilgang til egen bil, og innkommende trafikk som ikke har det. Når innkommende trafikk øker mest, går kollektivandelen opp. Bilandelen går opp hvis omfanget av lokalt generert trafikk øker mest.

For Oslo lufthavn slår den høye kollektivandelen i innenrikstrafikken positivt ut. Utlandstrafikken har i større grad vært utgående trafikk med høyere bilandeler. En ny trend etter 2013 er at andelen utlendinger i utenrikstrafikken øker. Disse bruker i hovedsak kollektivtrafikk.

En passasjergruppe som har gitt miljøutfordringer 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 vil oppfordre til å benytte kollektivtransport. En skiltgjenkjenningssløsning som innføres ved



Elektriske eller hybridelektriske fly i passasjertrafikken i 2025?



samtligelufthavner i 2018 innebærer at kjoretøyene må betale for et opphold utover en gitt karenstid. Dette kan bidra til å flytte reisende fra bil til kollektivtransport ved ren levering og henting på lufthavnene.

De fleste virkemidlene for 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. I Bergen formidles det nå informasjon om busstilbudet på digitale skjermer. Oslo lufthavn vil i 2018 jobbe for å bedre informasjon knyttet til busstransport ytterligere. 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 i årene framover. Avinor ønsker å bruke denne kunnskapen for å tilrettelegge for økt kollektivsatsing også på mindre lufthavner.

Det er etablert et samarbeid mellom Hordaland Fylkeskommune og Avinor om hurtiglading på Bergen lufthavn, Flesland. Videre er det i Stavanger blitt søkt om støtte til lading av taxi på tre ulike lokaliteter, hvorav den ene er ved Stavanger lufthavn, Sola. Ved Oslo lufthavn ble det i 2017 godkjent utbygging av tre ladestasjoner i taxidepot.

Oslo, Bergen og Trondheim har sett en positiv utvikling i kollektivandelen i tilbringertjenesten siden 2009. Basert på utviklingen

vil Avinor øke ambisjonsnivået ytterligere mot 2030. For Oslo lufthavn er allerede målet for 2030 satt til 75 prosent. Bybanen i Bergen begynte å gå helt fram til Bergen lufthavn, Flesland i april 2017. Dette har blant annet redusert antall parkerende.

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

LUFTHAVN	KOLLEKTIVANDEL				
	2009	2015	2017	MÅL 2020	TAXI 2017
Oslo	64	71	70	70	4
Stavanger	14	18	21	30	20
Bergen	27	42	43	50	16
Trondheim	42	52	49	50	10

Kilde: Reisevaneundersøkelsene (RVU)

#### Avgifter og kvoter

Norsk innenriks luftfart er som et få land i verden ilagt CO<sub>2</sub>-avgift. I 2017 utgjorde 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 kvotehandelssystem, på linje med energi og industri. Om lag 75 prosent av flynginene i og fra Norge er omfattet av EUs kvotehandelssystem. EUs

mål er at utslippene i kvotepliktig sektor skal være 43 prosent lavere i 2030 enn de var i 2005. 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>4)</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 2018 omsettes kvoter for anslagsvis 90 kroner pr. tonn. EU forventes å redusere omfanget av tilgjengelige kvoter fram mot 2030 for at målene skal nås. Dette vil øke kvoteprisene og på sikt føre til høyere kostnader for norsk luftfart.

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

FN-organisasjonen for sivil luftfart (ICAO) har besluttet karbonnøytral vekst fra 2020 som sektormål for internasjonal luftfart. På ICAOs generalforsamling 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 seks år fra 2021 vil være frivillig for statene. Så langt har 73 stater, deriblant Norge, meldt frivillig deltakelse i denne fasen. Flytrafikken mellom disse statene står for nesten 90 prosent av den internasjonale flytrafikken.

### Klimatilpasning

I Norge er det forventet at klimaendringene vil resultere i et varmere, villere og våtere klima, men med store regionale og lokale variasjoner. Ekstreme værhendelser og naturkatastrofer vil forekomme hyppigere, og klarer man ikke å tilpasse infrastrukturen kan det gi store materielle og økonomiske konsekvenser.

Siden 2001 har Avinor, Vegdirektoratet, Kystverket og Jernbanedirektoratet vurdert klimaendringenes påvirkning på transportinfrastrukturen i Norge gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). I tillegg har Avinor utført egne risiko- og sårbarhetsanalyser samt en rekke tiltak på egen infrastruktur. Avinor jobber også med klimatilpasning gjennom ICAO og bransjeorganisasjonen Airport Council International (ACI).

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 vedlikehold og klimatilpasning av eksisterende bygninger. Gjennom etablering av standarder for bygg i Avinor vil nye prosjekter på bygg og infrastruktur ha større fokus på klimatilpasning.

Et eksempel på dette er prosjekteringsarbeidet med ny lufthavn i Bodø som startet opp i 2017. For å sikre høy regularitet og punktlighet i hele lufthavnens levetid er klimatilpasning en viktig del av detaljplanleggingen og skal hensyntas, blant annet i valg av byggematerialer og vurderinger knyttet til dreneringskapasitet.

### UTSLIPP TIL VANN OG GRUNN

Mange av aktivitetene på lufthavnene medfører forbruk av kjemikalier med dertil potensielle utslipp. Avinors samfunnsansvar innebærer til enhver tid å redusere forbruk av kjemikalier, finne de mest miljøriktige alternativer, samt overvåke påvirkningen lufthavndriften har på omkringliggende miljø, for å nevne noe.

De siste vintrene har Avinor generelt økt forbruket av avisingskjemikalier. Dette gjelder hovedsakelig flyavisingskjemikalier, og skyldes mer utfordrende værforhold. Flyavisingskjemikalier benyttes spesielt mye når det er nedbør vinterstid for å hindre at det dannes is på flyene. I løpet av 2017 ble det benyttet mer avisingskjemikalier enn tillatt ved 11 av Avinors 45 lufthavner.

Oslo lufthavn er én av lufthavnene som overskred sin utslippstillatelse for avisingskjemikalier i 2017. Utslippstillatelsen er resipientbasert. Det betyr at det ikke er begrensninger i mengden kjemikalier som kan benytte ved avisingsaktivitet. Men vilkåret er at resipienten, det vil si en vannkilde eller grunnen, ikke skal ta skade av utslippet. I vintersesongen 2016-2017 ble det påvist fire brudd på utslippstillatelsen i et av vassdragene ved lufthavnen, mens det i 2017 var totalt ni brudd på utslippstillatelsen for grunnvannet. Det er derfor et pågående arbeid med å vurdere langtidseffektene på grunn og grunnvann som følge av avisingskjemikalier som spres langs rulle- og taksebaner. Manglende tilgang på oksygen har begrenset nedbrytningen i de mest kritiske områdene. På bakgrunn av dette har det blitt satt ned 65 brønner som tilfører luft til grunn og grunnvann. Prosjektet ble satt i gang i 2016 og det har vist en positiv effekt med tanke på økt nedbrytning av kjemikalierne.

Avinor fikk i 2017 ny utslippstillatelse for Kirkenes lufthavn samt en forlengelse av midlertidig tillatelse til bruk av brannøvingsfeltet ved Alta lufthavn. Det ble søkt om reviderte utslippstillatelser for lufthavnene i Røst, Rørvik, Førde, Sogndal, Svalbard, Bodø, Trondheim og Tromsø.

Avinors miljømål i perioden 2016-2020 er at det ikke skal oppstå nye grunnforurensninger eller redusert tilstand i vannmiljø ved lufthavnene. Det oppsto ikke nye i 2017, men det ble registrert to hendelser med fare for varig forurensning av vann og/eller grunn. Ved Bodø lufthavn var det lekkasje i to større tanker som inneholdt formiatbaserte baneavisingskjemikalier. Årsaken til lekkasjen var produksjonsfeil i sveisene fra leverandørs side. Ved Sogndal lufthavn lekket glykolholdig vann ut fra glykolopp-samlingsstank på avisingsområdet da utslippsventilen på tanken ikke sto i vinterstilling. Dette førte til at glykolholdig vann rant ut i myr nord for driftsbygning. Hendelsen følges opp gjennom miljøovervåkingen.

Det har foregått en rekke terrenginngrep ved Avinors lufthavner i 2017. Fokuset på mulig forurensning i grunnen er stort, og det er tatt mange prøver for å fastslå korrekt håndteringsmåte for oppgravde masser. Fokuset på forurensning i grunnen trekkes også inn blant annet i utvikling av masterplaner for enkelte lufthavner. Ansvarsforhold knyttet til gammel/ny forurensning er dessuten tema i utarbeidelse av mal for nye festekontrakter.

Ved Førde lufthavn, Bringeland ble det høsten 2017 vedtatt å bygge nytt driftsbygg med tilhørende snølager, samt utbedre og øke kapasiteten for oppsamling av glykolholdig overvann fra avisingsplattform og snødeponi/snølager. I tillegg til å bedre håndteringen av glykolavrenning fra avisingsaktiviteten, vil det være nødvendig å håndtere PFAS-holdige masser i forbindelse med utgravinger for nytt bygg. Resultatet forventes å bli en lufthavn med renere grunn og med mindre belastning på omkringliggende miljø.

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

## PFAS

Avinor benyttet fram til 2011 ulike typer per- og polyfluorerte forbindelser (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 tungt nedbrytbare, har Avinor gått over til fluorfritt brannskum. Flere år med bruk av fluorholdige brannskum har imidlertid ført til forurensning i grunnen på flere av Avinors aktive og nedlagte brannøvningsfelt, samt andre arealer som historisk ble benyttet til øvningsaktivitet. Disse forurensningene bidrar fremdeles til at noe PFAS lekker ut i naturen omkring lufthavnene. Avinor har jobbet med problemstillingen i flere år (se figur nedenfor) og er opptatt av å ta sitt ansvar for de forurensningene som skyldes driften av lufthavnene, men at dette må skje innenfor rammene av det som er forsvarlig sett i et samfunnsøkonomisk kost-/nytteperspektiv.

PFAS-forurensede masser er en utfordring Avinor står overfor ved både større og mindre utbyggingsprosjekter. Avinor har etablert en intern grense (konsentrasjon) for når det skal tas spesielle hensyn ved gravearbeider i masser forurenset med PFAS. Denne grensen er strengere enn myndighetenes krav (gjeldende normverdi). Håndtering av PFAS-forurensede masser er en utfordring Avinor jobber med å løse da kun et fåtall mottak kan motta jord forurenset med PFAS.

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. I 2017 ble det i tillegg til ordinær overvåkning av vann i utløpspunkter og resipienter også gjennomført prøvetaking av fisk i resipienter ved flere lufthavner (Svalbard, Narvik, Harstad/Narvik, Fagernes og Bergen). Noe er knyttet til pålegg fra miljømyndigheter, og noe er gjennomført på eget initiativ. Renseanlegg for PFAS-holdig grunnvann er i drift ved Oslo lufthavn, og tiltak vurderes også ved andre lufthavner. Ved Harstad/Narvik lufthavn har

Miljødirektoratet pålagt Avinor å gjennomføre tiltak for å rense forurenset bekkevann fra et nedlagt brannøvningsfelt. Avinor er i god dialog med Miljødirektoratet om PFOS-saken.

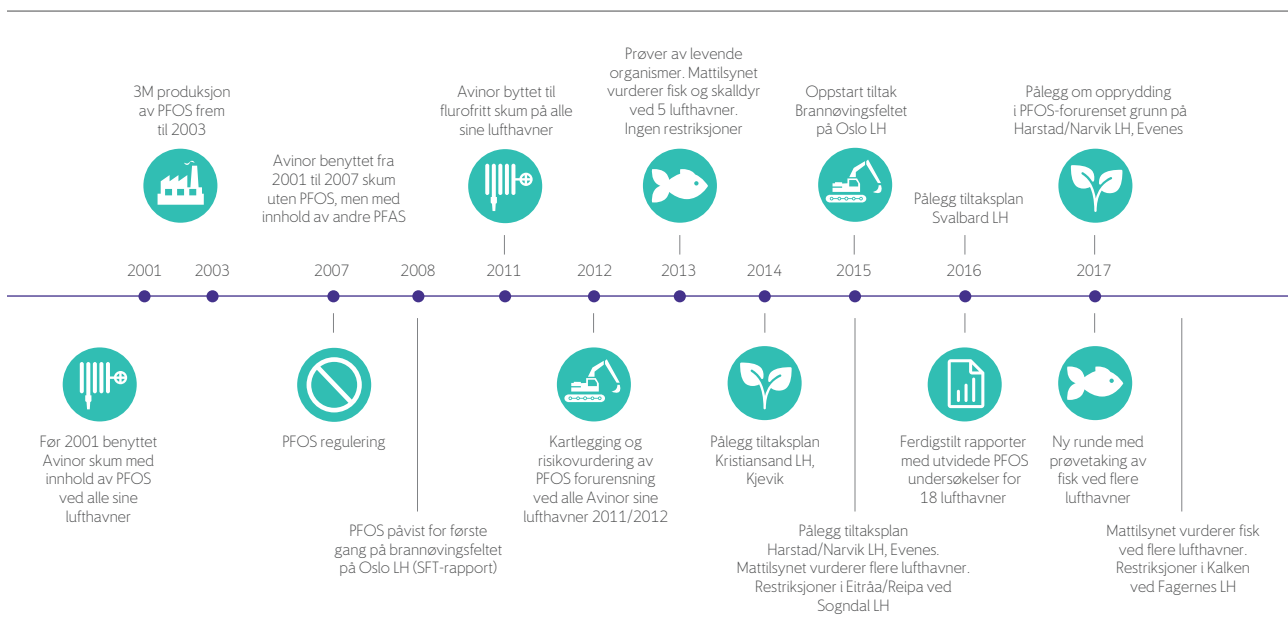
Ved Oslo lufthavn pågår tiltak for å redusere utlekking av PFOS fra forurensede masser ved brannøvningsfeltet. Før dette ble igangsatt, ble gjenværende mengder PFOS i grunn og grunnvann estimert til å være totalt 80 kg. I 2017 har det blitt gjennomført tiltak for å fjerne PFOS fra både vann og grunn. Grunnvann, drens- og avløpsvann renses kontinuerlig gjennom tre kullfilterbaserte renseanlegg som ble etablert i 2015 og 2016. Nytt i 2017 er at PFOS-forurensede masser (2 275 tonn) har blitt gravd opp og deponert. I tillegg har det pågått tiltak med vasking av masser på stedet. Denne vaskeprosessen har gått ut på å tilføre en jevn mengde med rent vann til PFOS-forurensede masser slik at PFOS frigis fra overflaten av jordpartiklene og går over i vannfasen. Vaskevannet har så blitt samlet opp og renset i kullfilteranlegg.

Ved utgangen av 2017 er det beregnet at totalt 16,2 kilo PFOS har blitt fjernet fra brannøvningsfeltet siden oppstart av tiltakene. Dette tilsvarer ca. 20 prosent av den totale mengden PFOS. Av de 16,2 kiloene, har 7,5 kilo blitt fjernet ved oppgraving av masser og deponering. De resterende 8,7 kiloene er fjernet ved rensing av PFOS-holdig grunnvann og drensvann.

## LUFTKVALITET

Luftkvaliteten på og rundt lufthavnsområdet 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 lufthavnsområdet er utslippet fra veitrafikk viktigst.



Tidslinjen viser viktige hendelser i forbindelse med PFAS-saken.



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 om 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.

## FLY- OG HELIKOPTERSTØY

Avinors konsernovergripende støy mål: Avinor skal arbeide aktivt for å redusere støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for beboerne ved 10<sup>5</sup>) av Avinors mest støyutsatte lufthavner innen 2020

Omkring to prosent av Norges befolkning bor på et sted der utendørs flystøy i gjennomsnitt er høyere enn Lden 50 dBA.<sup>6)</sup> Dette omfatter hovedsakelig personer utsatt for støy fra jagerfly, men 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 rundt lufthavnene. Avinor vil arbeide aktivt for å begrense støybelastningen fra sivil fly- og helikoptertrafikk for bosatte i lufthavnens nærområder. Det blir gjennomført regelmessig støykartlegging ved alle lufthavner og trasebruken ved de store lufthavnene blir overvåket.

Det viktigste verktøyet for å hindre økt flystøyeksponering i boligområder, er flystøysonkart som beskriver støybilde med langsiktig forutsigbarhet. Kommunene er pålagt å bruke disse kartene i sin arealplanlegging. Flystøyeksponering er avhengig av flytyper, trafikkmengde, rullebanebruk, trasevalg, og trafikdens 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 nærområdene rundt lufthavnen. Forskriften åpner for permanent bruk av kurvet innflygning, der traséene er lagt utenom tettbebyggelse. Det ble i 2017 gjennomført over 5 350 kurvede innflygninger.

Forskriften angir også en justert utflygningskorridor for utflygninger fra lufthavnens nordøstre hjørne. Overholdelse av de nye utflygningskorridorer ligger over 95 prosent for hele 2017. Justeringen gjør det mulig å opprettholde avgangskapasiteten på lufthavnen, samtidig som man unngår å fly over nærområdene hvor det bor flest mennesker.

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

Ved Bergen lufthavn, Flesland og Stavanger lufthavn, Sola, der man i 2014 innførte et system for overvåkning av radardata fra flytrafikken, startet man i 2015, i samarbeid med berørte kommuner, arbeidet med å etablere endrede inn- og utflygningsprosedyrer. Dette reduserer antall personer som utsettes for støy fra offshore helikoptertrafikk. Foreløpige justeringer med støtte i traséregistreringssystemet har vært godt mottatt av naboer og disse er nå i ferd med å implementeres permanent.

## ENERGI

Avinors miljøstrategi 2016-2020: Avinor skal redusere innkjøpt energi med 25 prosent innen 2020 sammenlignet med energiforbruket på bygg og anlegg i 2012.

Tiltak for å nå energimålet er aktiv energiledelse på lufthavnene, energitiltak, utfasing av fossile energikilder og økt andel egenprodusert energi.

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 flis, sjøvann, grunnvarme og solenergi. Energien brukes hovedsakelig til oppvarming, kjøling, belysning, baneanlegg og annet teknisk utstyr.

Det ble besluttet å opprette et eget mål i Avinors miljøstrategi om reduksjon av energiforbruket. Dette skal nås gjennom aktiv energiledelse, lønnsomme energitiltak, omskifting fra elektrisitet til vannbåren oppvarming og høyere andel egenprodusert fornybar energi. I 2017 ble det kjøpt opprinnelsesgarantert strøm for alle Avinors lufthavner som dekker hele Avinors forbruk av elektrisitet.

5) Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim, Tromsø, Kristiansand, Ålesund, Brønnøysund, Kirkenes, Florø.

6) 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.

Totalt har energiforbruket til Avinor økt noe fra 2016 til 2017, men mindre enn forventet, gitt ferdigstillingen av store byggeprosjekter og økningen av arealene, spesielt ved de nye terminalbyggene på Bergen lufthavn, Flesland og Oslo lufthavn.

Oslo lufthavn har i 2017 gjennomført flere energibesparende tiltak som omfatter banebelysning, innendørs belysning og varmegjenvinning. I 2017 ble det også igangsatt et større prosjekt der all belysning i parkeringshusene skal skiftes til LED-belysning med styring. Dette prosjektet skal ferdigstilles i 2018 og er ventet å gi store reduksjoner i effekt- og strømforbruk. Oslo lufthavn satser også på egenprodusert energi. I 2017/18 gjennomføres et pilotprosjekt der det bores etter geotermisk energi ned til 1 500 meter. Dette er dobbelt så dypt som tidligere er boret i norsk grunnfjell. Dersom dette prosjektet blir vellykket, kan slike brønner være med på å forsyne Oslo lufthavn med varme i årene framover.

I 2017 har alle lufthavner startet arbeidet med å innføre energiledelse og energioppfølgingsystem og det er gjennomført overordnet kartlegging av energitiltak på samtlige lufthavner. Det gjenstår fortsatt noe arbeid for å ferdigstille arbeidet og dette blir sluttført i løpet av 2018. Det er gjennomført flere energitiltak ute på lufthavnene som blant annet omfatter utskifting til LED-belysning, oppgradering av varme- og ventilasjonsanlegg, etterisolering og økt behovsstyring. Det er laget en plan for utfasing av fossil fyringsolje til oppvarming på alle lufthavner og arbeidet starter opp med de største forbrukerne i 2018.

Solcelleanlegget på Svalbard lufthavn ble ytterligere utvidet i 2017. Det er planlagt videre utbygging av anlegget i 2018, og man skal også se på muligheten for vindmøller. Stavanger lufthavn, Sola startet arbeidet med konseptutredning for innovative energi- og klimaløsninger som blir støttet gjennom Enova. Her er det også etablert 20 selvkjørende gressklippere som klipper områdene langs rullebanen. Disse blir ladet av solcellepaneler.

## 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 og Oslo lufthavn jobber systematisk med avfallsortering og korrekt håndtering av farlig avfall. Avinor leverte totalt 13 195 tonn avfall i 2017. Dette er 35 prosent økning fra 2016. Økningen skyldes levering av store mengder forurensede masser (PFOS) til deponi, og noe av økningen skyldes også økt aktivitet på Oslo lufthavn i forbindelse med ny terminal som blant annet ga en økt mengde med papp og matavfall. Sorteringsgraden for Avinor var 57 prosent. Totalt ble det levert 381 tonn farlig avfall i 2017.

Fra 2016 har avfallstallene blitt justert i henhold til NS9431 Klassifikasjon av avfall. Tallene for Oslo lufthavn inkluderer for 2016 og 2017 kun Avinor Oslo lufthavn og ikke andre aktører på lufthavnen, Tallene for de to siste årene kan derfor ikke enkelt sammenlignes med tidligere tall.

Framover vil Avinor jobbe for å optimalisere sortering av avfall etter mulighetene på den enkelte lufthavnen. Avinor fortsetter samarbeidet med profesjonelle partnere for å sikre optimal og sikker håndtering av avfall. Dette innebærer blant annet assistanse til å utvikle lokale avfallsplaner tilpasset lufthavnens behov og mottakenes muligheter og å minimere antall og avstander for transport av avfall. Avinor har fokus på sikker og korrekt håndtering av farlig avfall.

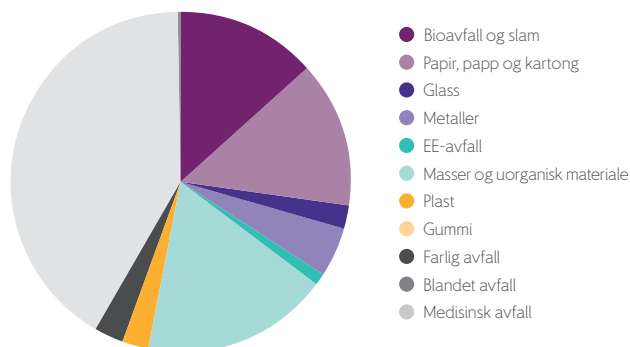
## NATURMANGFOLD

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

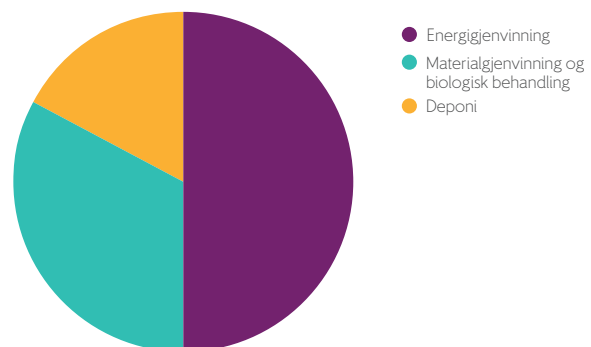
For å ha god oversikt over naturverdiene på Avinors eiendommer og på områder som kan påvirkes av lufthavndriften har Avinor fått utført kartlegginger av biologisk mangfold på lufthavnene. For hver lufthavn er det utarbeidet en kartleggingsrapport med beskrivelser og forvaltningsråd. Resultatene i rapportene blir fulgt opp og brukt i drift og prosjekter. Videre blir resultatene brukt inn i for eksempel miljørisikoanalyser, miljøovervåkningsprogram og i planlegging av utbyggings- og anleggsaktiviteter.

Skjøtselsplan for slåttemarkene på Kristiansand lufthavn ble i 2017 revidert etter ny kunnskap om skjøtsel av slåttemarker og

AVFALL FORDELT PÅ HOVEDTYPER (NS9431)



AVFALL FORDELT PÅ SLUTTBEHANDLING









Avinor holder på å ISO14001-sertifisere driften av alle lufthavnene. I 2017 inngår sentral miljøstyring og 14 lufthavner i Avinors felles ISO 14001-sertifikat. De resterende lufthavnene vil inngå i sertifikatet i løpet av 2018.



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

skjøtselen vil endres noe for å hindre gjengroing i engene og sikre gode forhold for insekter og for blomsterplanter.

Kartleggingene oppdateres eller suppleres ved behov, og i 2017 ble det utført en supplerende kartlegging av insekter, med spesielt fokus på humler ved Oslo lufthavn.

Kløverhumle (rødlistet som sterkt truet) ble funnet både innenfor og utenfor gjerdet. Gresshumle (rødlistet som nær truet) ble funnet innenfor gjerdet. Antall arter av humler ble 12 innenfor gjerdet og 11 utenfor gjerdet. I tillegg en rekke andre arter. Både innenfor og utenfor gjerdet er det godt med blomster egnet for et stort utvalg av insekter.

## MILJØ I ANSKAFFELSER

Avinor kjøper inn produkter og tjenester for betydelige summer. I 2017 ble det anskaffet for 7 164 MNOK, hvorav 4 130 MNOK i investeringskjøp som i hovedsak er knyttet til store byggeprosjekter som terminalutvidelser og rullebaneforlengelser, samt 3 033 MNOK i driftskjøp.

Avinor har en ambisiøs miljøstrategi med konsernovergripende mål innenfor områder som 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 viktig verktøy 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. Standardiserte 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 anleggsprosjekter. 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.

## Nøkkeltall klima og miljø 2012-2017

### KLIMAGASSUTSLIPP<sup>2)</sup>

		2017	2016	2015	2014	BASELINE 2012
Avinor kontrollører	tonn CO <sub>2</sub> -ekv.	16 300	15 100	15 500	15 120	15 700
Avinor kontrollører/passasjer	g CO <sub>2</sub> -ekv./passasjer	308	297	310	302	338

### ENERGI

		2017	2016	2015	2014	BASELINE 2012
Elkraft	GWh	245	230	231	223	216
Fjernvarme	GWh	25	22	12	15	27
Oljefyring	GWh	6,0	2,8	2,8	1,7	3,3
Reservekraft	GWh	0,8	0,9	1,7	2,3	1,8
Total	GWh	276	256	248	242	248

### KJØRETØY – DRIVSTOFF OG ANNEN ENERGI

		2017	2016	2015	2014	BASELINE 2012
Diesel	liter	2 598 254	2 464 308	2 669 237	2 625 548	2 647 035
Bensin	liter	59 460	60 805	65 619	76 255	104 608
Biodiesel	liter	199 730	81 767	9 280	-	-
Elbil	km	58 595	72 472	85 134	-	-
Hydrogenbil	km	10 914	21 833	16 773	-	-

### AVFALL

		2017 <sup>2)</sup>	2016 <sup>2)</sup>	2015	2014	BASELINE 2012
Sortert avfall	tonn	7 542	4 687	7 999	8 407	7 370
Blandet avfall	tonn	5 654	5 058	5 793	6 087	5 560
Total mengde avfall	tonn	13 195	9 745	13 792	14 494	12 930
Sorteringsgrad	%	57	48	59	58	57
Farlig avfall	tonn	381	285	385	515	-

## BRANN- OG HAVARIKJEMIKALIER

		2017	2016	2015	2014	BASELINE 2012
Jetfuel- A1 / Parafin	liter	73 852	68 470	72 225	72 965	100 952
Diesel / Bensin	liter	2 560	767	3 333	5 656	2 478
Propan	kg	4 064	2 028	3 837	2 662	3 324
Slukkeskum	liter	25 916	23 886	27 356	20 785	36 209
Treningsskum	liter	1 006	1 762	1 610	-	-
Slukkepulver	kg	19 563	19 973	23 719	17 247	19 274
Teknisk sprit	liter	872	1 545	1 156	721	869
Opptenningsved	kg	3 892	6 744	5 397	2 427	1 272

## AVISINGSKJEMIKALIER

		2017	2016	2015	2014	BASELINE 2012
<b>Flyavisingskjemikalier</b>						
100 % glykol	liter	3 646 921	2 716 432	2 412 346	2 287 775	2 353 921
<b>Baneavisingskjemikalier</b>						
Formiat (flytende form) <sup>3)</sup>	liter	4 313 719	3 622 010	3 552 317	2 591 111	2 470 872
Formiat (fast stoff) <sup>3)</sup>	kg	742 529	477 530	443 850	210 275	264 303
Miljøbelastning målt som KOF <sup>4)</sup>	tonn O <sub>2</sub>	731 565	580 693	563 887	385 208	382 003

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

		2017	2016	2015	2014	BASELINE 2012
Flyavising	antall	11 <sup>5)</sup>	10 <sup>5)</sup>	3	4	8
Baneavising	antall	1 <sup>5)</sup>	1 <sup>5)</sup>	1	1	0

## ANTALL UTSLIPP MED FARE FOR VANN- OG GRUNNFURENSNINGER

		2017	2016	2015	2014	BASELINE 2012
Nye vann- og grunnforurensninger	antall	2	2	-	-	-

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

- 1) For 2017 er det gjort en endring av data for klimagassutslipp, da CO<sub>2</sub>-utslipp fra elektrisitetsforbruk er trukket ut for alle år og kun oppgitt som Gwh
- 2) Avfallsdata fra 2016 og 2017 er ikke sammenlignbar med tidligere år da utvalget er annerledes. OSL har kun med tall fra OSL, ikke fra alle andre selskaper som opererer på LH.
- 3) Oppgitt som mengde produkt, ikke konsentrat
- 4) KOF = Kjemisk oksygenforbruk. Dette er mengden oksygen som kreves for å bryte ned kjemikallet som er benyttet.
- 5) For OSL skyldes bruddet fly og/eller baneavising (resipientbasert tillatelse)



## 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 2017 viste at syv av ti ansatte har et høyt eller svært høyt engasjement for jobben sin.

- Det er et godt arbeidsmiljø i Avinor
- Jobbtilfredsheten er høy
- Fire av fem opplever Avinor som en attraktiv arbeidsplass

### OMSTILLING

Avinor gjennomførte i 2016 en omstillingsprosess som følge av konsernets moderniseringsprogram. Deler av dette omstillingsarbeidet er videreført i 2017. Sammen med andre endringer gjør dette at en betydelig del av konsernets medarbeidere påvirkes av omstilling. Avinor legger vekt på å gjennomføre endringer på

en profesjonell og ryddig måte, og tillitsvalgte og verneombud er viktige samarbeidspartnere. Konsernet skal ivareta medarbeidere på en god måte i små og store endringsprosesser. Ledere, tillitsvalgte og vernetjenesten har derfor fått, og vil også i fremtiden få, nødvendig opplæring i omstilling og kommunikasjon. Avinor har løst nedbemanningsbehovet gjennom frivillige avtaler og naturlig avgang uten oppsigelser.

### SAMARBEID

Andelen fagorganiserte er høy i Avinor. Avinor AS og Flysikring AS har tariffavtaler med sine respektive foreninger. De tillitsvalgte er viktige for å realisere konsernets mål. Avinor har i 2017 hatt et tett og konstruktivt samarbeid med de tillitsvalgte, både når det



gjelder løpende saksbehandling og mer omfattende endringsprosesser. Det er 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 tre av åtte representanter. Det velges også representanter av og blant de ansatte til styret i Avinor Flysikring AS.

## KONTINUERLIG FORBEDRING

Kontinuerlig forbedring er et strategisk satsningsområde for Avinor, der målsetningen er å skape en felles forbedringskultur for hele konsernet. Avinor har i 2017 startet arbeidet med å utforme et konsernfelles rammeverk for opplæring til bruk i hele organisasjonen. Det er utviklet et helhetlig kurstilbud med et bredt spekter av opplæring tilpasset ulike målgrupper. Grunnkurset for alle medarbeidere kan kompletteres og bygges ut med mer spesialisert opplæring. Tilpasset opplæring for ledere og tett samarbeid med øvrige tiltak innen lederutvikling sikrer bred forankring av forbedringsarbeidet. Oslo lufthavn har arbeidet systematisk med kontinuerlig forbedring i flere år med svært gode resultater. Også på andre Avinorlufthavner er elementer fra kontinuerlig forbedring benyttet som en del av forbedringsarbeidet. Det ytes også tilpasset bistand til å gjennomføre forbedringsprosesser i enhetene ved behov. Forbedringsaktiviteter- og prosesser nedfelles i Avinors styringssystem SMART.

## KOMPETANSEUTVIKLING

Ansatte med rett kompetanse er helt avgjørende for at Avinor skal lykkes. Utviklingen innen teknologi og digitalisering medfører, i tillegg til effektivisering, nye lærings- og samarbeidsformer. Dette nødvendiggjør et omfattende kompetanseløft for hele konsernet. Myndighetspålagt kompetanse utgjør en vesentlig del av Avinors opplæringsaktiviteter med stadige oppdateringer og nye sertifiseringer. Det igangsettes et større prosjekt i 2018 for å designe og implementere en moderne og framtidsrettet opplæringsorganisasjon. Avinor har i 2017 jobbet intensivt for at alle lufthavnsjefer skal godkjennes i henhold til nye krav fra Luftfartstilsynet. Det er i den forbindelse utviklet et nytt program for Operational Maintenance Managers (lufthavnsjefer), som også vil danne grunnlag for framtidig kompetanseheving for denne gruppen.

God ledelse er fundamentalt for Avinors virke og arbeidstakerforhold, og konsernet satses helhetlig på lederutvikling. Kompetanse innen digitalisering, kommersialisering og kontinuerlig forbedring vil være viktig for å møte framtidens utfordringer. I 2017 startet utviklingen av Avinors lederplattform del 2, med oppstart for lederne i 2018. Dette er en videreføring av Avinors lederplattform, som er gjennomført av 450 ledere, nøkkelpersonell, verneombud og tillitsvalgte i perioden 2013-2017. I del 2 av lederplattformen vil Avinor komplettere tradisjonell lederutvikling med digitale

kommunikasjons- og samhandlingsverktøy. Dette er kostnads-effektivt, samtidig som det løfter lederne digitale kompetanse. Arbeidet styrkes og kompletteres gjennom utvikling av effektive lederteam. I tillegg gjennomføres en rekke kurs i praktisk, operativt lederskap både jevnlig og 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.

Avinor har et eget internship-program som legger til rette for at studenter kan skrive bachelor- eller masteroppgaver i samarbeid med konsernet. I tillegg gjennomfører Avinor workshops med studenter, der vi sammen løser konkrete utfordringer Avinor har i sin prosjektportefølje.

Avinor opprettet tolv nye lærlingeplasser i 2017 (Oslo lufthavn, Stavanger, Trondheim, Ålesund, Tromsø og Lakselv) i tillegg til de som har startet i 2015 og 2016. I 2017 var antall lærlinger tjuenfire mot målet om totalt trettitre. Årsaken ligger i begrenset tilfang av kandidater og utfordringer med å tilby lærlingeplasser som fyller kravene til variert praksis. Gjennom samarbeid med andre aktører på lufthavnene og andre virksomheter i nærheten av disse, jobbes det målrettet med å tilby flere lærlinge- og praksisplasser. Det er satt av egne ressurser sentralt for å styrke arbeidet med lærlingeordningen.

## INKLUDERING OG LIKESTILLING

Avinor arbeider aktivt og målrettet for å fremme likestilling og hindre diskriminering. Ansatte skal ha like muligheter i konsernet uavhengig av kjønn, alder, funksjonsevne, etnisitet eller kulturell bakgrunn.

Avinor har systematiserte medarbeidersamtaler som skal sikre en nøytral lønns- og karriereutvikling. Konsernets rekrutteringspolitikk inneholder konkrete retningslinjer for å sikre objektiv måling av kvalifikasjoner i intervju situasjonen. Mange stillinger i Avinor har lovpålagte, ufravikelige krav til helse, fysikk, vandel eller sikkerhetsklarering. Dette kan begrense Avinors tilretteleggingsmuligheter.

Avinor er en mannsdominert bedrift, og konsernet har over tid hatt fokus på å få opp kvinneandelen blant ansatte. Kvinneandelen blant fast ansatte er 22 prosent. Antallet kvinner i ledende stillinger er 20 prosent i konsernet som helhet, 33 prosent i konsernledelsen og 37,5 prosent i styret.

Det er lav turnover i konsernet (3 prosent i 2017). Det går derfor langsomt å øke kvinneandelen gjennom nyansettelser. Det er også få kvinner som utdanner seg innen flere av yrkesgruppene Avinor rekrutterer til, som for eksempel plass, brann og redning samt flygelederyrket. Målet er at kvinneandelen i løpet av 2020 skal være 25 prosent, og utviklingen av kvinneandelen følges opp nøye. Avinors rekrutteringspolicy inneholder klare retningslinjer

for å fremme kjønnsbalanse, fra utforming av stillingsannonser via intervju situasjonen til selve utvelgelsen. Muligheter for kvinner og kvinner i ledelse er et fokus i alle Avinors programmer for leder- og medarbeiderutvikling. Medarbeiderundersøkelser bekrefter at ansatte opplever like muligheter uavhengig av kjønn, og engasjementet i konsernet er høyt.

Som IA-bedrift legger Avinor vekt på å hindre utstøting fra arbeidslivet. Det tilrettelegges spesielt for ansatte som på grunn av sykdom eller andre forhold ikke lenger fyller fysiske og medisinske krav. I 2017 hadde Avinor tilpassede arbeidsavtaler med omkring tretti medarbeidere, for at disse skal kunne opprettholde ansettelsesforholdet i selskapet.

Det har i 2017 vært gjennomført flere tilretteleggingstiltak og ansettelser av personer med nedsatt funksjonsevne og reduserte yrkesmuligheter. Samarbeidsparter i arbeidet er NAV, Helt Med, Kirkens bymisjon, attføringsbedrifter og andre. Erfaringene har i hovedsak vært positive. Planen videre er å bevilge midler sentralt for å gjennomføre et antall (10-12) tilrettelagte tiltak per år. Dette gjør det lettere for enhetene å ansette mennesker med spesielle utfordringer.

## 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 Arbeidsmiljølovens arbeidstidsbestemmelser, stagnerte denne utviklingen i 2016. Dette har hatt økt fokus i 2017, og arbeidet har gitt gode resultater. Total nedgang i antall brudd på arbeidstidsbestemmelsene for konsernet fra 2016 til 2017 var på 27 prosent. Bruk av overtid i konsernet totalt er redusert med 0,5 prosent i 2017.

## ARBEIDET MED HELSE MILJØ OG SIKKERHET (HMS)

Avinors overordnede målsetting innen HMS er å sikre at konsernets strategier og overordnede planer er i samsvar med lover og avtaleverk og at disse etterleves og følges opp. Det langsiktige målet er å unngå personskader og HMS-avvik gjennom å styrke helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet, samt å sikre at HMS er tydelig integrert i arbeidshverdagen i hele linjeorganisasjonen.

Ansvar for HMS-arbeidet er fordelt mellom Konsernstab sikkerhet og miljø og Konsernstab HR, med hovedansvaret hos førstnevnte. HMS konsernet er reorganisert i løpet av året, og det er rekruttert nye medarbeidere.

Det er utarbeidet handlingsplan for HMS-arbeidet. Med grunnlag i denne planen har de viktigste temaene vært:

- Forbedring av rapporteringskjeden for HMS-avvik og personskader, herunder regimet for interne undersøkelser etter personulykker
- Systematisk oppbygging av HMS-kompetanse hos ledelse, kontraktsansvarlige og vernetjeneste

- Kartlegging av Avinors risikobilde innen HMS
- Samordning av HMS-arbeidet opp mot andre aktører på lufthavnene, både innen drift og utbyggingsprosjekter
- Systematisk arbeid for å redusere sykefraværet

Avinor konsern hadde syv skader på egne ansatte som resulterte i fravær i 2017, fordelt med seks skader på ansatte i Avinor AS og én skade i Avinor Flysikring AS. Konsernets H1- verdi (antallet fraværsskader pr. million arbeidede timer) pr. 31.12.2017 var 1,4 – en nedgang fra 4,0 ved forrige årsskifte. Målsettingen på 3 eller lavere ble derved oppnådd.

Avinor mottar også rapporter om skader på ansatte hos andre aktører og på reisende. I 2017 har det blitt rapportert inn 76 personskader på disse gruppene.

### 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 samarbeidet med AKAN er også en del av vernetjenesten i Avinor.

### Systematisk arbeid for redusert sykefravær

Avinor har gode sykefravær rutiner. Sykefravær arbeidet har høyt fokus og det jobbes systematisk og godt i hele organisasjonen for å holde dette ved like. Et sykefraværprosjekt leverte våren 2017 en sluttrapport som skisserte funn og forslag til tiltak for ytterligere forbedringer av sykefravær arbeidet som følges opp videre.

I januar 2018 ble det opprettet et IA-utvalg i Avinor. IA-utvalget er partssammensatt og vil bidra til inkludering samt støtte opp om den forbyggende sykefravær oppfølgingen i konsernet. Dette vil gi muligheter for preventiv tiltaksbygging i alle deler av organisasjonen. Det innebærer at ledelse, tillitsvalgt representanter og verneombud setter seg sammen og diskuterer grunnleggende spørsmål, som knytter seg til hovedmål og delmål i IA-avtalen.

Samarbeidet med Norges Bedriftsidrettsforbund – Aktiv Bedrift – er videreført i 2017. Målet er å motivere ansatte til fysisk aktivitet. Oppslutningen har vært meget god, med 1 380 aktive ansatte gjennom året. Avinor arbeider systematisk med forebygging av skadevirkninger av rusmidler, ved internt regelverk, kompetansebygging og bevisstgjøring.

Sykefraværet var på 4,5 prosent i 2017. Dette er identisk med målsettingen.



#### NØKKELTALL OM ANSATTE I AVINOR

	2017	2016	2015
Antall fast ansatte pr. 31.12.	3 098	3 074	3 157
Midlertidige årsverk <sup>7)</sup>	209	200	153
Gjennomsnittsalder fast ansatte	46,6	46,0	44,4
Total turnover <sup>8)</sup>	3,0 %	4,9 %	2,2 %
Kvinneandel <sup>9)</sup>	22,0 %	22,1 %	24,1 %
Kvinneandel lederstillinger	20,1 %	17,9 %	21,5 %
Kvinneandel konsernledelsen	33,3 %	25,0 %	18,0 %
Kvinneandel konsernstyret	37,5 %	50,0 %	50,0 %
Sykefravær	4,5 %	4,7 %	4,6 %
H-verdi <sup>10)</sup>	1,4	4,0	3,3
Avinor som attraktivt selskap (skala 1-5)	4,0	4,0	4,1

ALDERS- FORDELING	STYRET	KONSERN- LEDELSEN	FAST ANSATTE	TURNOVER
<30	0,0 %	0,0 %	6,3 %	0,5 %
30-50	20,0 %	33,3 %	51,9 %	2,4 %
50<	80,0 %	66,6 %	41,8 %	4,2 %

7) Inkludert flygelederelever

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

9) Andelen kvinner faste og midlertidige ansatte

10) 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.

### ETISKE RETNINGSLINJER

Konsernstyret har fastsatt etiske retningslinjer som gjelder for styret og alle ansatte. Over 90 prosent av alle ansatte har gjennomført kurs i Avinors etiske retningslinjer, som blant annet forbyr korrupsjon, bestikkelser og konkurransehindrende opptreden i strid med konkurransereglene. I 2017 ble det utviklet ytterligere etiske dilemmaer og inngått avtale med eksterne leverandører om opplæring av alle ledergrupper og annet risikoesponert personell. En nedskalert versjon av opplæringen rulles ut til øvrige ansatte. Kurset er obligatorisk for alle ansatte og for innleid personell.

### ANTI-KORRUPSJON

Avinor har null-toleranse for korrupsjon. Det er utviklet anti-korrupsjonsprogram med fokus på forebyggende og kontrollerende 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.

### 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. Denne årlige kartleggingen kommer i tillegg til de vurderinger som skal gjøres når det oppstår spørsmål om den enkelte ansatte er habil i ulike

anskaffelser, konkurranser, utredningsoppdrag, deltakelse i beslutningsprosesser knyttet til næringsinteresser etc.

### 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

#### Avinors leverandørkjede

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 uttrykker samlet Avinors prinsipper for menneskerettigheter, arbeidsstandarder, helse, miljø og sikkerhet, miljø og klima og forbudt forretningspraksis. Kravene retter seg mot leverandører, og det føres en oversikt over alle konsernets leverandører som har signert avtale om ansvarlig forretningsførsel. Avtalebestemmelsene gir mulighet for revisjon av den enkelte leverandør. 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.

#### Screening av 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 tilfredsstillende 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.

Avinor har inngått samarbeidsavtale med Skatt Øst om forsterket innsats mot arbeidsmarkeds kriminalitet. Formålet med avtalen er å etablere et løpende samarbeid som forsterker og utvikler effekten av partenes tiltak mot arbeidsmarkeds kriminalitet.

Avtalen skal sikre at alle Avinors leverandører og underleverandører innen bygg og anlegg samt renhold, rettidig oppfyller sine lovmessige plikter, herunder arbeidsmiljøloven, forskrift om lønns- og arbeidsforhold i offentlige kontrakter og skatte- og avgiftslovgivningen.

#### Oppfølging av eksisterende leverandører

Avinors avtale om ansvarlig leverandøradferd gir oss rett til å revidere kontraktspartens oppfølging og etterlevelse av alle kontraktens punkter. Samarbeidsavtalen med Skatt Øst bidrar til at vi under den enkelte kontrakts løpetid kan innhente informasjon fra Skatteetaten som skal verifisere at leverandøren, og eventuelle underleverandører fortsatt er registrert i riktige registre og har overholdt sine forpliktelser overfor norsk skatte- og avgiftsmyndigheter.

### 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 system for internkontroll etter personopplysningsloven med forskrifter. Avinor har etablert personvernpolicy og utarbeidet personvernerklæring, og informerer om bruk av informasjonskapsler på våre hjemmesider. Vi har inngått databehandleravtaler med underleverandører som behandler personopplysninger på våre vegne.

I 2017 har Avinor etablert et konsernovergripende prosjekt som skal legge til rette for at virksomheten er compliant med nytt personvernregelverk som trer i kraft i mai 2018.

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, overvåke hvordan følger Avinor opp sitt ansvar og etablere 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 risiko for korrupsjon og misligheter. Det er etablert ulike kontrolltiltak og forebyggende aktiviteter som til sammen skal redusere konsernets risiko for å medvirke til og bli utsatt for korrupsjon og misligheter.

#### Varslingsinstituttet i Avinor

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 fremkommer gjennom varslingsordningen.

I 2017 mottok utvalget rundt 200 henvendelser. Alle henvendelsene er ferdig behandlet. Det er gjennom behandlingen funnet grunnlag for å konkludere med kritikkverdige forhold i enkelte av disse sakene. Oppfølging skjer på relevant nivå i organisasjonen. Reaksjoner og eventuelle sanksjoner avhenger av type sak og alvorlighetsgrad. Det er viktig at lærdom som erfares gjennom den enkelte sak, kommer hele virksomheten til gode slik at en unngår tilsvarende hendelser andre steder i organisasjonen.

# Oversikt over indikatorer

Denne rapporten er utarbeidet i tråd med GRI Standards/Core. Avinors årsregnskap (selskapsregnskap og konsernregnskap) for 2017 er revidert av Ernst & Young AS. Revisors beretning er gjengitt på side 121-124.

En detaljert redegjørelse for rapporteringsstandardene og de ulike indikatorene er å finne på GRIs nettsider: [www.globalreporting/standards](http://www.globalreporting/standards)

## Om Avinor og Avinors arbeid med samfunnsansvar

### STRATEGI OG ANALYSE

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-14	Forord	s. 8

### ORGANISASJONEN

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-1	Navn	Avinor as
102-2	Produkt	s. 6-7
102-3	Hovedkontor	Oslo
102-4	Tilstedeværelse	Avinor har virksomhet kun i Norge
102-5	Eierforhold	s. 6-7
102-6	Markeder	s. 7
102-7	Størrelse	s. 4
102-8	Ansatte	s. 51
102-48	Kollektive avtaler	s. 48
102-9	Leverandørkjede	s. 45
102-10	Endringer	Ingen vesentlige endringer
102-11	Føre-var	s. 34
102-12	Støtte til CSR-initiativ	s. 5, 30, 45, 52
102-13	Interesse-org.	Spekter: Sektorråd samferdsel Nasjonalt program for leverandørutvikling: Partner

## PRIORITERING

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-45	Oversikt, bedrift	s. 12 Rapporten omhandler aktiviteter som konsernet styrer innen lufthavndrift og flysikring, men ikke aktivitet i andre datterselskaper.
102-46	Definere rapport-innhold	s. 20-21
102-47	Prioritering	s. 21
103-1	Avgrensning	Alle temaer som er blitt vurdert som viktige er relevante for hele Avinors virksomhet.
102-48	Endret rapportering	s. 34
102-49	Endrede målemetoder	-

## DIALOG MED INTERESSETER

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-40	Liste over interessenter	s. 20-21
102-42	Utvelgelses-grunnlag	s. 20-21
102-43	Beskrivelse av dialog	s. 20-21
102-44	Temaer	s. 20-21

## OM RAPPORTEN

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-50	Gjelder for	2017
102-51	Forrige rapport	2016
102-52	Intervall	Årlig
102-53	Kontakt	post@avinor.no
102-54	Type GRI-rapport	GRI Standards/Core
102-55	GRI- indikatoroversikt	s. 54-59
102-56	Revisjon	Årsrapporten er revidert av ERNST & YOUNG AS

## EIERSTYRING OG SELSKAPSLLEDELSE

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-18	Eierstyring og selskapsledelse	s. 16-19

## ETISKE RETNINGSLINJER

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-16	Etiske retningslinjer	s. 52 <a href="https://avinor.no/konsern/om-oss/konsernet/visjon-og-verdier">https://avinor.no/konsern/om-oss/konsernet/visjon-og-verdier</a>

## Samfunnsansvar – resultater

### ØKONOMISK RESULTAT

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 11-15 (Styrets beretning) s. 16-19 (Eierstyring og selskapsledelse)
201-1	Økonomisk resultat	s. 72-120

### INDIREKTE ØKONOMISK PÅVIRKNING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 26-29
203-1	Infrastruktur-investeringer	s. 26-29
203-2	Indirekte økonomisk påvirkning	s. 26-29

### ENERGI

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 34, 41-42
302-1	Energiforbruk	s. 46
302-4	Enøk	s. 41-42

### BIODIVERSITET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 34, 42-43
304-1	Eiendom tilgrensende områder med stor biodiversitetsverdi	s. 42-43
304-2	Påvirkning av biodiversitet	s. 42-43
304-3	Utbedring - habitat	s. 42-43

### UTSLIPP TIL LUFT

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 34-39
AO5	Luftkvalitet	s. 40-41
305-1	Direkte klimagassutslipp	s. 46
305-2	Indirekte klimagassutslipp	s. 46
305-5	Reduksjon klimagassutslipp	s. 46



## UTSLIPP OG AVFALL

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 34-42
306-2	Avfall	s. 42
306-3	Uhellsutslipp	s. 47
AO6	Avisingsvæske	s. 47

## ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING – MILJØ

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 34
307-1	Bøter/sanksjoner	Ingen bøter eller lignende

## STØY

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 34, 41
AO7	Støy	s. 41

## OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/MILJØ

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 45
308-1	Screening leverandører	s. 45
308-2	Oppfølging eksisterende leverandører	s. 45

## HMS I AVINOR

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 50
403-1	HMS-organisering	s. 50
403-2	Sykefravær/ H-verdi	s. 51
403-3	Særlig utsatte ansatte-grupper	s. 50

## INTERN KOMPETANSEBYGGING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 49, 52
404-1	Hvem får tilbud om opplæring?	s. 49

## LIKESTILLING I AVINOR

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 49
405-1	Likestilling i styret, ledelse, ansatte	s. 49-50

## OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/ARBEIDSFORHOLD OG MENNESKERETTIGHETER

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 48

## VARSLINGSKANALER

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-2	Policy/styringssystem	s. 53

## IKKE-DISKRIMINERING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 49
406-1	Diskriminerings-saker	Ingen tilfeller

## LOKALSAMFUNN

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 20-21, 26-30

## TILTAK MOT KORRUPSJON

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 52-53
205-2	Opplæringstiltak anti-korrupsjon	s. 52
205-3	Korrupsjonstilfeller	Ingen tilfeller

## TILTAK MOT KONKURRANSEHEMMENDE ADFERD

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 52-53
206-1	Saker, brudd på regelverk	Ingen tilfeller

## ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING – ØKONOMI OG SAMFUNN

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 52-53
419-1	Bøter, sanksjoner	Ingen tilfeller

## PRODUKTANSVAR – SIKKERHET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 30-33
416-1	Kartlegging av produktsikkerhet	s. 30-33
416-2	Brudd på regelverk	s. 31

## ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING – PRODUKTANSVAR

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 30-33
419-1	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, Flesland



**LEIF ANKER LORENTZEN**  
Lufthavndirektør  
Stavanger lufthavn, Sola



**MARIT HELENE STIGEN**  
Lufthavndirektør  
Trondheim lufthavn, Værnes



**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  
Konsulent



**OLA HENRIK STRAND**

Nestleder  
CEO, BluWrap



**LINDA BERNANDER  
SILSETH**

Styremedlem



**HERLOF NILSSEN**

Styremedlem  
Administrerende direktør,  
Helse Vest RHF



**ELI SKRØVSET**

Styremedlem  
CFO, Eksportkreditt, Norge



**BJØRN TORE MIKKELSEN**

Styremedlem, ansattvalgt  
Teamleder,  
Kirkenes lufthavn



**HEIDI ANETTE SØRUM**

Styremedlem, ansattvalgt  
Hovedverneombud



**OLAV AADAL**

Styremedlem, ansattvalgt  
Supervisor, Værnes TWR/APP  
Avinor flysikring AS



Baggage  
C5-C9

Baggage  
C5-C9



Regnskap med noter

# RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

MORSELSKAP				KONSERN	
2016	2017		NOTER	2017	2016
<b>Driftsinntekter</b>					
4 150,2	4 337,3	Trafikkinntekter	4, 5	5 472,8	5 143,0
5 257,4	5 712,2	Salgs- og leieinntekter	4, 5	6 038,5	5 636,8
157,6	169,8	Andre driftsinntekter	4, 5	14,7	8,2
9 565,2	10 219,3	Sum driftsinntekter		11 526,0	10 788,0
<b>Driftskostnader</b>					
350,3	450,5	Varekostnader	4	497,6	394,3
1 990,8	2 085,7	Lønn og andre personalkostnader	4, 6, 9	3 483,1	3 326,1
4 082,4	4 570,4	Andre driftskostnader	4, 8, 9	4 016,7	3 565,8
-19,7	170,1	Andre kostnader	4, 10	402,2	-18,9
6 403,8	7 276,7	Sum driftskostnader		8 399,6	7 267,3
3 161,4	2 942,6	EBITDA		3 126,4	3 520,7
1 633,7	1 744,6	Av- og nedskrivninger	9, 13	1 889,1	1 762,9
1 527,7	1 198,0	Driftsresultat		1 237,3	1 757,8
114,0	1 068,6	Finansinntekter	11	88,1	36,2
425,3	692,3	Finanskostnader	11	685,6	419,8
-311,3	376,3	Netto finansinntekt/-kostnad		-597,5	-383,6
1 216,4	1 574,3	Resultat før skattekostnad		639,8	1 374,2
311,1	138,8	Skattekostnad	12	140,5	345,6
905,3	1 435,5	Årsresultat		499,3	1 028,6
<b>Tilordnet</b>					
905,3	1 435,5	Aksjonær		499,3	1 028,6

Note 1 til 24 er en integrert del av regnskapet.



# UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

MORSELSKAP				KONSERN	
2016	2017		NOTER	2017	2016
905,3	1 435,5	Årsresultat		499,3	1 028,6
<b>Utvidet resultat</b>					
Poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder:					
-324,5	-385,9	Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	16	-901,8	-548,5
81,1	92,6	Skatteeffekt	12	216,3	137,1
-51,2	-58,6	Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse		-72,9	-62,7
-294,6	-351,9	Sum poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder etter skatt		-758,4	-474,1
Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder:					
38,3	-109,4	Kontantstrømsikring	14	-97,3	66,9
-9,6	26,3	Skatteeffekt	12	23,4	-16,9
28,7	-83,1	Sum poster som kan reversere i resultatet i senere perioder etter skatt		-73,9	50,0
-265,9	-435,0	Sum utvidet resultat etter skatt		-832,3	-424,1
639,4	1 000,5	Årets totalresultat		-333,0	604,5
<b>Tilordnet</b>					
639,4	1 000,5	Aksjonær		-333,0	604,5

Note 1 til 24 er en integrert del av regnskapet.

## BALANSE

Beløp i MNOK

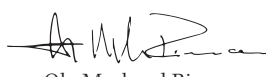
MORSELSKAP			KONSERN		
31.12.2016	31.12.2017	NOTER	31.12.2017	31.12.2016	
<b>EIENDELER</b>					
<b>Anleggsmidler</b>					
Immaterielle eiendeler:					
1 172,2	1 151,7	Utsatt skattefordel	12	1 511,2	1 358,7
39,9	35,4	Andre immaterielle eiendeler	13	112,8	108,8
0,0	0,0	Anlegg under utførelse, immaterielle	13	245,1	122,0
1 212,1	1 187,1	Sum immaterielle eiendeler		1 869,1	1 589,5
Varige driftsmidler:					
27 827,7	32 481,6	Varige driftsmidler	13	34 142,9	29 501,8
6 250,9	2 473,2	Anlegg under utførelse	13	2 948,0	6 595,1
34 078,6	34 954,8	Sum varige driftsmidler		37 090,9	36 096,9
Finansielle anleggsmidler:					
1 086,9	1 141,5	Investeringer i datterselskap	19	0,0	0,0
140,0	120,0	Lån til foretak i samme konsern	23	0,0	0,0
504,0	1 215,7	Derivater	14	1 215,7	504,0
390,6	260,1	Andre finansielle anleggsmidler	14	260,1	390,7
2 121,5	2 737,3	Sum finansielle anleggsmidler		1 475,8	894,7
37 412,2	38 879,2	Sum anleggsmidler		40 435,8	38 581,1
<b>Omløpsmidler</b>					
12,6	12,9	Varer		23,6	22,6
1 468,4	1 214,5	Fordringer	14	1 400,1	1 483,4
1,0	4,1	Derivater	14	4,2	1,0
938,1	2 071,8	Bankinnskudd, kontanter og lignende	14	2 071,8	949,1
2 420,1	3 303,3	Sum omløpsmidler		3 499,7	2 456,1
39 832,3	42 182,5	Sum eiendeler		43 935,5	41 037,2

## BALANSE

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			KONSERN	
31.12.2016	31.12.2017	NOTER	31.12.2017	31.12.2016
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>				
<b>Egenkapital</b>				
Innskutt egenkapital:				
5 400,1	5 400,1	20	5 400,1	5 400,1
5 400,1	5 400,1		5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital:				
7 717,7	8 173,1	15	8 653,4	9 536,5
7 717,7	8 173,1		8 653,4	9 536,5
13 117,8	13 573,2		14 053,5	14 936,6
<b>Gjeld og forpliktelser</b>				
Avsetning for forpliktelse:				
1 651,7	2 265,3	16	4 025,9	2 588,2
158,4	183,5	17	189,1	167,4
1 810,1	2 448,8		4 215,0	2 755,6
Langsiktig gjeld:				
2 527,3	2 083,0	14	2 083,0	2 527,3
14,7	0,0	14	25,6	50,7
14 413,8	19 553,7	14	20 097,1	15 009,5
16 955,8	21 636,7		22 205,7	17 587,5
Kortsiktig gjeld:				
1 400,0	0,0	14	0,0	1 400,0
620,5	439,6		521,3	685,4
65,5	43,2	12	115,4	136,6
102,4	208,1		313,3	211,0
0,9	0,0	14	4,9	2,8
967,6	579,0	14	631,3	1 019,8
4 791,7	3 253,9	17, 18	1 875,1	2 301,9
7 948,6	4 523,8		3 461,3	5 757,5
26 714,5	28 609,3		29 882,0	26 100,6
39 832,3	42 182,5		43 935,5	41 037,2

Note 1 til 24 er en integrert del av regnskapet.

Oslo, 4. april 2018  
Styret i Avinor AS


Ola Mørkved Rinnan  
Styrets leder



Ola H. Strand  
Nestleder



Eli Skrøvset



Linda Bernander Silseth



Herlof Nilssen



Bjørn Tore Mikkelsen



Heidi Anette Sørum



Olav Aadal



Dag Falk-Petersen  
Konsernsjef

# OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITAL

Beløp i MNOK

	AVINOR AS			SUM
	AKSJEKAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	
Egenkapital 01.01.2016	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
Årsresultat			1 435,5	1 435,5
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)		-293,3		-293,3
Kontantstrømsikring		-83,1		-83,1
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse		-9,9	-48,7	-58,6
Årets totalresultat	0,0	-386,3	1 386,8	1 000,5
Transaksjoner med aksjonær:				
Fusjon			5,1	5,1
Fisjon	-6,0		-55,5	-61,5
Tingsinnskudd	6,0		55,5	61,5
Utbytte for 2016			-550,0	-550,0
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-544,9	-545,0
Egenkapital 31.12.2017	5 400,1	-718,1	8 891,3	13 573,2

# OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITAL

Beløp i MNOK

	AVINOR KONSERN			SUM
	AKSJEKAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	
Egenkapital 01.01.2016	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
Årsresultat			499,3	499,3
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)		-685,5		-685,5
Kontantstrømsikring		-73,9		-73,9
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse		-15,8	-57,1	-72,9
Årets totalresultat	0,0	-775,2	442,2	-333,0
Transaksjoner med aksjonær:				
Utbytte for 2016			-550,0	-550,0
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-550,0	-550,0
Egenkapital 31.12.2017	5 400,1	-1 137,6	9 791,0	14 053,5

Se også note 15.

Note 1 til 24 er en integrert del av regnskapet.

## KONTANTSTRØM

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			KONSERN	
2016	2017	NOTER	2017	2016
<b>Kontantstrømmer fra driften</b>				
3 012,7	2 318,2		3 740,6	3 401,4
		Kontantstrømmer fra driften <sup>1)</sup>		
35,9	58,2		59,4	36,2
		Mottatte renter		
-276,5	-82,3		-147,5	-337,2
		Betalte skatter		
2 772,1	2 294,1		3 652,5	3 100,4
		Netto kontantstrøm fra driften		
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>				
-4 267,4	-3 045,6	13	-3 414,0	-4 497,3
		Investering i varige driftsmidler		
16,0	15,9		16,3	20,1
		Salg av varige driftsmidler, herunder anlegg under utførelse		
0,0	20,0		0,0	0,0
		Konserninterne utlån		
-37,3	-26,3		0,0	0,0
		Konserninterne renter		
50,7	1 000,0		0,0	0,0
		Konsernbidrag/utbytte		
-57,0	-57,3		19,9	-83,5
		Endring i andre investeringer		
-4 295,0	-2 093,3		-3 377,8	-4 560,7
		Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>				
1 899,9	4 439,5	14	4 439,5	1 899,9
		Opptak av gjeld		
-943,3	-964,7	14	-1 016,9	-995,5
		Nedbetaling av gjeld		
1 000,0	-1 400,0	14	-1 400,0	1 000,0
		Netto opptak/nedbetaling kortsiktig gjeld (sertifikatlån)		
-619,4	-543,2		-575,9	-655,2
		Betalte renter		
-6,5	-48,7		-48,7	-6,5
		Betalte låneomkostninger		
-500,0	-550,0		-550,0	-500,0
		Utbetalt utbytte		
830,7	932,9		848,0	742,7
		Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		
-692,2	1 133,7		1 122,7	-717,6
		Endring i kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter		
1 630,3	938,1	14	949,1	1 666,7
		Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter 1.1		
938,1	2 071,8		2 071,8	949,1
		Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter 31.12		

## KONTANTSTRØM

Beløp i MNOK

<sup>1)</sup> KONTANTSTRØMMER FRA DRIFTEN

MORSELSKAP			KONSERN	
2016	2017		2017	2016
1 216,4	1 574,3	Resultat før skatt	639,8	1 374,2
1 633,7	1 744,6	Ordinære avskrivninger	1 889,1	1 762,9
-12,7	-0,3	Tap/gevinst anleggsmidler	-0,5	-12,6
-28,0	-4,4	Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto (urealiserte)	0,2	-34,9
311,3	-376,3	Netto finanskostnader	597,5	383,6
83,1	-158,7	Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld	-161,2	123,9
-51,3	228,0	Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	536,6	92,4
-259,0	267,5	Endringer i andre tidsavgrensingsposter	239,1	-288,1
119,2	-956,5	Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser	0,0	0,0
3 012,7	2 318,2	Kontantstrøm fra driften	3 740,6	3 401,4
I kontantstrømoppstillingen består inntekt fra salg av varige driftsmidler av:				
3,3	15,6	Balanseført verdi	15,8	7,5
12,7	0,3	Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler	0,5	12,6
16,0	15,9	Vederlag ved avgang varige driftsmidler	16,3	20,1

Note 1 til 24 er en integrert del av regnskapet.

## NOTER TIL REGNSKAPET

- 1 Generell informasjon
- 2 Regnskapsprinsipper og viktige antakelser/forutsetninger
- 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 hovedvirk

somhet, herunder kommersiell utvikling av virksomheten og lufthavnområdene.

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

## NOTE 2 Regnskapsprinsipper og viktige antakelser/forutsetninger

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 framgår 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 31.12.2017 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 framtidig 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 markedsforhold 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:

- Verdssettelse 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 2017 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 2018. 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 karakteristikene ved de kontraktsfestede kontantstrømmene fra instrumentet. For finansielle forpliktelser er kravene i hovedsak lik IAS 39. Hovedendringen, i de tilfeller hvor man har valgt virkelig verdi for finansielle forpliktelser, er at den delen av en endring i virkelig verdi som skyldes endring i selskapets egen kredittrisiko føres over utvidet resultat i stedet for i resultatregnskapet, dersom dette ikke medfører en 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 framover ettersom standarden innfører en mer prinsippbasert tilnærming. Den nye standarden medfører også utvidede opplysningskrav og endringer i presentasjon.

De nye reglene medfører ingen praktiske endringer for konsernet utenom reglene for sikringsbokføring som vurderes til å ha liten påvirkning på konsernets sikringsordninger.

Standarden har ikrafttredelsestidspunkt 1.1.2018, og vil bli tatt i bruk av konsernet fra samme tidspunkt.

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). Konsernet vurderer også klargjøringene i IFRS 15 utgitt av IASB i april 2016.

IFRS 15 vil ha regnskapsmessig virkning fra 1. januar 2018 og vil bli implementert ved bruk av full retrospektiv metode.

IFRS 15 er vurdert ikke å medføre endringer i måling eller innregning av konsernets inntekter per ikrafttredelsestidspunktet (1.1.2018) og det forventes ikke at standarden vil medføre vesentlige endringer i inntektsføringen framover.

I note 5 er det tatt inn en tabell som beskriver innregning og måling av de vesentligste inntektene i konsernet som faller innenfor IFRS 15.

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 prinsipper.

For utleier er behandlingen stort sett som tidligere, noe som innebærer at eiendelen fraregnes ved finansiell leasing samt at gevinst eller tap resultatføres. Skillet mellom operasjonelle og finansielle leieavtaler er beskrevet i note 13 (immaterielle eiendeler og varige driftsmidler).

Standarden har ikrafttredelsestidspunkt 1.1.2019 og planlegges implementert etter modifisert retrospektiv metode (ingen omarbeidelse av sammenligningstall i årsregnskapet for 2019).

Konsernets foreløpige vurdering er at effekten av IFRS 16 hovedsakelig vil omfatte avtaler knyttet til leie av lokaler, herunder hovedkontoret i Oslo (Bjørsvika), leie av Bodø lufthavn fra Forsvaret samt diverse leieavtaler knyttet til maskiner, utstyr mv. Totalt forventes dette å utgjøre en leieforpliktelse/bruksrett per 1.1.2019 for konsernet på om lag MNOK 500 hvorav MNOK 450 gjelder morselskapet Avinor AS.

Estimert leieforpliktelse er beregnet som nåverdien av forventede leiebetalinger over leieperioden. Forventede leiebetalinger er indeksregulert der det er aktuelt. Det er benyttet en diskonteringsrente lik konsernets marginale lånerente. Den beregnede leieforpliktelsen bygger på estimater/foreløpige vurderinger. Endelige tall når leieavtalene innregnes i regnskapet (1.1.2019) vil kunne avvike fra dette.

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.

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 andre tap/gevinster – netto», og presenteres under posten «Andre kostnader».

## NOTE 3 Finansielle risikofaktorer

Beløp i MNOK

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 risikoelementer 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 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. Sikring av valutarisiko inngår normalt ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon.

Konsernet har tatt opp obligasjonsgjeld denominert i EUR. Denne er sikret ved en kombinert rente- og valutabytteavtale hvor Avinor mottar løpende kupongbetalinger i EUR samt hovedstol i EUR ved lånets forfall mot å betale forutbestemte beløp i norske kroner på samme tidspunkt.

Valutarisikoen er totalt sett vurdert til å være begrenset og det er derfor ikke utført sensitivitetsberegninger. Nominelt beløp på utestående valutaterminkontrakter framgår 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 31.12.2017 er tilnærmet alle rentederivater tilpasset løpetid og øvrige betingelser for spesifikke lån. Hensyntatt rentederivater har konsernet 85 prosent av sin rentebærende gjeld til fast rente i minst 12 måneder.

Per 31.12.2017 hadde konsernet renteswapavtaler pålydende MNOK 9 459 (2016: MNOK 5 680) der konsernet mottar en variabel rente og betaler en fast rente på gjennomsnittlig 3,20 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)
2017	+50	-8,0	-48,3
	-50	8,0	48,3
2016	+50	-7,9	-16,5
	-50	7,9	16,5

AVINOR KONSERN	ENDRING I RENTENIVÅET I BASISPUNKTER	EFFEKT PÅ RESULTAT FØR SKATT (MNOK)	EFFEKT PÅ EGENKAPITALEN (MNOK)
2017	+50	-8,7	-45,1
	-50	8,7	45,1
2016	+50	-8,7	-7,7
	-50	8,7	7,7

Basert på de finansielle instrumentene som eksisterte per 31.12. 2017 vil en økning på 0,5 prosent i rentenivået redusere konsernets resultat før skatt med MNOK 8,7 (2016: MNOK 8,7).

Gjennomsnittlig effektiv rente på finansielle instrumenter var som følger:

	2017 (%)	2016 (%)
Kassekreditt	1A	1A
Statslån	1,64	1,79
Obligasjonslån	3,13	3,52
Banklån	3,30	3,62

Tallene inkluderer tilhørende rentesikringsderivater.

Avinor AS har et innlån per 31.12.2017 på MNOK 22 208,1 (2016: MNOK 19 288,2) ut over trekk på kassakreditt med MNOK 0,0 (2016: MNOK 0,0).

### (iii) Kraftprisrisiko

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

Per 31.12.2017 er det inngått kontrakter som dekker om lag 71 prosent av forventet forbruk i 2018. Kontraktene inngår ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon. Kraftkjøp skjer i EUR.

Virkelig verdi av inngåtte kraftkontrakter er beregnet til MNOK 3,8 (2016: MNOK -0,7) basert på valutakurs per årsslutt.

Sensitivitetsanalyse for kraftkontrakter per 31.12.2017 (effekt resultat før skatt i MNOK ved 20 prosent økning i kraftpris):

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN	MARKEDSVERDI 31.12	EFFEKT RESULTAT FØR SKATT
2017	3,8	21,2
2016	-0,7	21,2

## 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 kredittisikoen knyttet til derivater for liten. Konsernet anseer sin maksimale risikoeksponering å være balansført verdi av kundefordringer og andre omløpsmidler (se note 14). Konsernet har ingen vesentlig forfalte kundefordringer (se note 14).

Konsernets hovedbankforbindelse har eksternt 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 eksternt 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>31.12.2017</b>						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån <sup>1)</sup>	5,7	221,3	963,3	9 277,3	15 032,8	25 500,4
Andre forpliktelser	0,6	1,2	2,2	183,5	0,0	187,5
Leverandørgjeld	294,5	145,1	0,0	0,0	0,0	439,6
Annen kortsiktig gjeld	212,5	104,6	0,0	0,0	0,0	317,1
<b>Sum</b>	<b>513,3</b>	<b>472,2</b>	<b>965,5</b>	<b>9 460,8</b>	<b>15 032,8</b>	<b>26 444,6</b>
<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
<b>Sum</b>	<b>738,4</b>	<b>468,6</b>	<b>880,3</b>	<b>10 324,2</b>	<b>10 060,0</b>	<b>22 471,5</b>

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>31.12.2017</b>						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån <sup>1)</sup>	14,8	225,3	1 030,3	9 550,4	15 399,1	26 219,9
Andre forpliktelser	1,0	2,0	9,3	189,1	0,0	201,4
Leverandørgjeld	349,3	172,0	0,0	0,0	0,0	521,3
Annen kortsiktig gjeld	221,4	109,0	0,0	0,0	0,0	330,4
<b>Sum</b>	<b>586,4</b>	<b>508,4</b>	<b>1 039,6</b>	<b>9 739,5</b>	<b>15 399,1</b>	<b>27 273,0</b>
<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
<b>Sum</b>	<b>828,8</b>	<b>598,5</b>	<b>984,5</b>	<b>10 758,0</b>	<b>10 588,2</b>	<b>23 758,0</b>

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 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 0,2 og 9,1 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 § 5)
2. Verdijustert egenkapital minimum lik bokført egenkapital

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

Vedtektenes §5 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	2017	2016
Rentebærende gjeld	20 999,9	18 819,0
Kontantbeholdning	2 071,8	938,1
Netto rentebærende gjeld	18 928,1	17 880,9
Egenkapital	13 573,2	13 117,8
Sum EK og rentebærende gjeld	32 501,3	30 998,7
EK andel i henhold til vedtektsdefinisjon <sup>1)</sup>	41,8 %	42,3 %
<b>AVINOR KONSERN</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Rentebærende gjeld	21 621,3	19 504,6
Kontantbeholdning	2 071,8	949,1
Netto rentebærende gjeld	19 549,5	18 555,5
Egenkapital	14 053,5	14 936,6
Sum EK og rentebærende gjeld	33 603,0	33 492,1
EK andel i henhold til vedtektsdefinisjon <sup>1)</sup>	41,8 %	44,6 %

1) EK i prosent av sum EK og netto rentebærende gjeld

## 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.

Balanseført verdi av kontanter og kassakreditt er tilnærmet lik virkelig verdi på grunn av at disse instrumentene har kort forfalltid. Tilsvarende er balanseført 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.

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

AVINOR AS	2017		2016	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
<b>Rentebærende gjeld</b>				
Statslån	2 527,3	2 551,5	2 971,7	2 999,6
Obligasjonslån	13 946,3	14 560,5	8 674,7	9 214,1
Banklån	5 734,5	6 267,2	6 241,8	6 879,2
Sertifikatlån	0,0	0,0	1 400,0	1 400,0

AVINOR KONSERN	2017		2016	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
<b>Rentebærende gjeld</b>				
Statslån	2 527,3	2 551,5	2 971,7	2 999,6
Obligasjonslån	13 946,3	14 560,5	8 674,7	9 214,1
Banklån	6 330,2	6 949,0	6 889,7	7 579,0
Sertifikatlån	0,0	0,0	1 400,0	1 400,0

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 31.12.2017:

AVINOR KONSERN	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTALT
<b>Eiendeler</b>				
<b>Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat</b>				
Valutaterminkontrakter	0,0	0,4	0,0	0,4
Energikontrakter	3,8	0,0	0,0	3,8
<b>Derivater benyttet til sikring</b>				
Renteswapper	0,0	1 215,7	0,0	1 215,7
Sum eiendeler	3,8	1 216,1	0,0	1 219,9
<b>Forpliktelseser</b>				
<b>Finansielle forpliktelseser til virkelig verdi over resultat</b>				
Valutaterminkontrakter	0,0	4,9	0,0	4,9
Obligasjonslån	0,0	1 460,2	0,0	1 460,2
<b>Derivater benyttet til sikring</b>				
Renteswapper	0,0	25,6	0,0	25,6
Sum forpliktelseser	0,0	1 490,7	0,0	1 490,7
<b>Forpliktelseser hvor virkelig verdi er presentert i note</b>				
<b>Rentebærende gjeld</b>				
Statslån	0,0	2 551,5	0,0	2 551,5
Obligasjonslån	0,0	14 560,5	0,0	14 560,5
Banklån	0,0	6 949,1	0,0	6 949,1
Sum	0,0	24 061,1	0,0	24 061,1

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2017.

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	TOTALT
<b>Eiendeler</b>				
<b>Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat</b>				
Valutaterminkontrakter	0,0	1,0	0,0	1,0
<b>Derivater benyttet til sikring</b>				
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
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.

Rentebærende gjeld og derivater – nivå 2.

Verdiberegning av derivatene er innhentet fra konsernets treasury system og kvalitetssikret mot relasjonsbankenes markedsvurderinger. Verdiberegning på lån er innhentet fra konsernets treasury system og er beregnet ut fra differansen mellom kupong/fastrente på lån sammenlignet med relevant NIBOR rente/lange renteswapper 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 45 lufthavner inklusive Oslo lufthavn. 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 kontanstrømgenererende 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. Eiendom omfatter hoteller og kontorbygg.

Segmentinformasjon som er formidlet til konsernledelsen for de rapporteringspliktige segmentene for regnskapsåret 2017 er som følger:

#### AVINOR KONSERN 31.12.2017

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	SUM LUFTHAVNDRIFT
Luftfartsinntekter	2 100,7	548,7	408,8	368,3	924,0	4 350,5
Salgs- og leieinntekter	3 730,1	558,8	439,7	324,4	645,2	5 698,2
Konserninterne inntekter	17,0	2,8	5,3	2,7	85,6	113,4
Sum driftsinntekter	5 847,7	1 110,3	853,8	695,4	1 654,9	10 162,1
Lønn og andre personalkostnader	534,9	137,9	100,7	88,0	784,4	1 645,9
Av- og nedskrivninger	862,1	238,8	116,7	96,2	402,5	1 716,4
Andre driftskostnader	1 938,2	312,5	175,3	136,3	1 021,3	3 583,5
Konserninterne kostnader	339,4	137,9	115,9	89,2	682,0	1 364,4
Sum driftskostnader	3 674,7	827,1	508,6	409,7	2 890,2	8 310,3
<b>Driftsresultat</b>	<b>2 173,0</b>	<b>283,1</b>	<b>345,2</b>	<b>285,7</b>	<b>-1 235,3</b>	<b>1 851,9</b>
Varige driftsmidler	17 753,6	5 190,6	1 798,3	1 773,4	6 052,0	32 567,9

#### AVINOR KONSERN 31.12.2017 FORTS.

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	EIENDOM	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Luftfartsinntekter	4 350,5	1 122,3	0,0	0,0		5 472,8
Salgs- og leieinntekter	5 698,2	148,8	109,2	97,0		6 053,2
Konserninterne inntekter	113,4	814,2	21,0	600,5	-1 549,1	0,0
Sum driftsinntekter	10 162,1	2 085,2	130,2	697,5	-1 549,1	11 526,0
Lønn og andre personalkostnader	1 645,9	1 368,6	0,0	468,6		3 483,1
Av- og nedskrivninger	1 716,4	90,3	36,4	46,1		1 889,1
Andre driftskostnader	3 583,5	593,2	10,4	729,4		4 916,6
Konserninterne kostnader	1 364,4	105,0	-1,0	80,6	-1 549,1	0,0
Sum driftskostnader	8 310,3	2 157,1	45,8	1 324,7	-1 549,1	10 288,8
<b>Driftsresultat</b>	<b>1 851,9</b>	<b>-71,9</b>	<b>84,4</b>	<b>-627,2</b>	<b>0,0</b>	<b>1 237,3</b>
Varige driftsmidler	32 567,9	705,0	830,1	152,7		34 255,7

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	0,0	-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

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 2,5 mrd, 1,6 mrd og 1,4 mrd, totalt 5,6 mrd for 2017 (2016: NOK 2,4 mrd, 1,6 mrd og 1,4 mrd, totalt 5,4 mrd). Dette utgjorde ca 49 prosent (2016: 50 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, retur, 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	
	2017	2016	2017	2016
<b>Trafikkinntekter</b>				
Startavgift	1 120,0	1 147,3	1 123,7	1 149,7
Passasjeravgift	1 238,5	1 301,3	1 242,6	1 304,2
Underveisavgift	0,0	0,0	1 122,3	984,7
Sikkerhetsavgift	1 390,2	1 154,0	1 395,6	1 156,8
Terminalavgift	588,6	547,6	588,6	547,6
Sum trafikkinntekter	4 337,3	4 150,2	5 472,8	5 143,0
<b>Salgs- og leieinntekter</b>				
Duty free	2 663,2	2 552,0	2 663,2	2 552,0
Parkering	938,6	868,8	938,7	868,8
Annet	2 110,4	1 836,6	2 436,6	2 216,0
Sum salgs- og leieinntekter	5 712,2	5 257,4	6 038,5	5 636,8
<b>Andre driftsinntekter</b>				
Konserninterne tjenester	156,3	150,4	0,0	0,0
Andre driftsinntekter	13,5	7,2	14,7	8,2
Sum andre driftsinntekter	169,8	157,6	14,7	8,2
Sum driftsinntekter	10 219,3	9 565,2	11 526,0	10 788,0

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

#### Innregning og måling av inntekter

En vesentlig del av Avinors kommersielle inntekter består av salgs- og leieinntekter. Leieinntekter er omfattet av IAS 17 og er således ikke omfattet av IFRS 15.

Tabellen nedenfor beskriver de vesentligste inntektstypene til Avinor konsernet som er vurdert å falle innenfor IFRS 15.

Ved analyse av IFRS 15 er vesentlige leveringsforpliktelser per inntekts type identifisert samt grunnlag for måling og periodisering av inntektene i konsernets regnskap vurdert. Det er ikke identifisert vesentlige endringer ved implementering av IFRS 15 for noen av morselskapet eller konsernets inntektstyper.

TYPE INNTEKT (ANDEL AV KONSERNETS TOTALE INNTEKTER)	VESENTLIGE LEVERINGSFORPLIKTELSE
Passasjeravgift (11 %)	Nødvendig infrastruktur samt tjenesteytelse til passasjerer ved ankomst, avgang, transitt eller korresponderende flygning på Avinors lufthavner, herunder dokumentkontroll og bagasjehåndtering
Sikkerhetsavgift (12 %)	Nødvendige tjenester/infrastruktur for å kunne gjennomføre sikkerhetskontroll på Avinors lufthavner i tråd med gjeldende forskrifter
Startavgift (10 %)	Nødvendige tjenester/infrastruktur for å kunne gjennomføre en flyavgang fra en av Avinors lufthavner
Underveisavgifter (10 %)	Nødvendige tjenester som ytes i luftrommet/underveisfasen (mellom start- og landingssted), herunder kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjenester
Terminalavgift (5 %)	Nødvendige tjenester/infrastruktur knyttet til overvåking og kontroll ved take off, landing og flybevegelser til/fra gate (før og etter underveisfasen), herunder informasjons- og alarmtjeneste

**NOTE 6** Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2017	2016	2017	2016
<b>Lønnskostnader</b>				
Lønninger	1 507,2	1 468,5	2 521,0	2 456,6
Arbeidsgiveravgift	230,2	213,4	377,5	363,5
Pensjonskostnader	271,8	239,5	460,0	387,3
Andre ytelser	76,5	69,4	124,6	118,7
<b>Sum lønnskostnader</b>	<b>2 085,7</b>	<b>1 990,8</b>	<b>3 483,1</b>	<b>3 326,1</b>
<b>Sum lønnskostnader er redusert med:</b>				
Balanseførte lønnskostnader	50,3	78,2	128,6	138,4
Gjennomsnittlig antall årsverk	2 128	2 012	3 185	3 115

**Ytelser til ledende personer**

Konsernets har en ledergruppe med definerte konserndirektører. Konserndirektørene er konsernsjefen, direktørene for staber og divisjoner samt daglig leder for det største datterselskapet.

2017

BELØP I NOK	STYRE- HONORAR	LØNN	NATURAL- YTELSER	PERIODISERT PENSJONS- KOSTNAD	SAMLET GODT- GJØRELSE
<b>Ledende ansatte</b>					
Dag Falk-Petersen, konsernsjef	0	2 764 454	26 551	752 481	3 543 487
Øyvind Hasaas, lufthavndirektør Oslo lufthavn	0	2 216 518	29 234	669 043	2 914 795
Aslak Sverdrup, lufthavndirektør Bergen lufthavn, Flesland	0	1 807 918	16 202	265 140	2 089 259
Leif Anker Lorentzen, lufthavndirektør Stavanger lufthavn, Sola	0	1 708 024	22 364	345 686	2 076 073
Lasse Bardal, lufthavndirektør Trondheim lufthavn, Værnes (til 11.08.2017)	0	1 716 722	23 534	390 697	2 130 953
Thomas Wintervold, fungerende lufthavndirektør Trondheim lufthavn, Værnes (fra 11.08.2017)	0	1 211 550	10 160	226 278	1 447 987
Mari Hermansen, konserndirektør HR, juridisk og forretningsstøtte	0	1 709 300	27 369	428 943	2 165 612
Petter Johannessen, konserndirektør økonomi og finans (permisjon fra 20.08.2017)	0	1 828 981	33 490	480 666	2 343 137
Thomas Rønning Øyn, fungerende konserndirektør økonomi og finans (fra 20.08.2017)	0	1 221 851	10 160	221 758	1 453 770
Anders Kirsebom, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	0	2 047 973	20 458	405 654	2 474 085
Jon Sjølander, konserndirektør strategi og utvikling	0	1 872 016	14 634	436 582	2 323 232
Margrethe Snekerbakken, divisjonsdirektør regionale og lokale lufthavner	0	1 884 101	16 446	458 075	2 358 622
Egil Thompson, konserndirektør kommunikasjon og marked	0	1 717 910	27 234	429 159	2 174 303
Stine Ramstad Westby, konserndirektør drift og infrastruktur	0	1 698 541	19 832	291 659	2 010 032
<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>25 405 858</b>	<b>297 670</b>	<b>5 801 820</b>	<b>31 505 348</b>
<b>Styret</b>					
Ola Mørkved Rinnan, styrets leder	430 750	0	0	0	430 750
Ola H. Strand, styremedlem - nestleder	278 000	0	0	0	278 000
Tone Merethe Lindberg, styremedlem (til 29.05.2017)	112 250	0	0	0	112 250
Herlof Nilssen, styremedlem	261 500	0	0	0	261 500
Linda Bernander Silseth, styremedlem	223 000	0	0	0	223 000
Eli Skrovset, styremedlem	280 500	0	0	0	280 500
Per Erik Nordsveen, ansattvalgt styremedlem (til 26.09.2017)	147 583	751 373	5 768	88 602	993 326
Grete Ovnerud, ansattvalgt styremedlem (til 26.09.2017)	168 666	979 045	5 417	251 437	1 404 566
Olav Aadal, ansattvalgt styremedlem (fra 26.09.2017)	2 500	1 530 170	5 417	181 691	1 719 778
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	237 000	745 047	10 160	127 844	1 120 050
Bjørn Tore Mikkelsen, ansattvalgt styremedlem	219 750	962 332	10 160	234 444	1 426 686
<b>Sum</b>	<b>2 361 499</b>	<b>4 967 968</b>	<b>36 922</b>	<b>884 018</b>	<b>8 250 406</b>

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	0	2 026 203	18 223	623 381	2 667 808
Aslak Sverdrup, lufthavndirektør Bergen lufthavn, Flesland	0	1 619 179	26 244	243 446	1 888 870
Leif Anker Lorentzen, lufthavndirektør Stavanger lufthavn, Sola	0	1 619 129	13 923	284 640	1 917 692
Lasse Bardal, lufthavndirektør Trondheim lufthavn, Værnes	0	1 676 121	14 199	319 115	2 009 435
Mari Hermansen, konserndirektør HR, juridisk og forretningsstøtte	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, styremedlem (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>

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 framgår 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 tilleggs godtgjørelse 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 – 2017

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 redegjørelse 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 allmennaksjelovens §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 heleide datterselskaper Avinor Flysikring AS og Svalbard lufthavn AS. Følgende personer er ledende ansatte per 1. januar 2018 og omfattet av denne erklæringen:

##### Avinor AS:

- Dag Falk-Petersen, konsernsjef
- Thomas Øyn, fung. konserndirektør økonomi og finans
- 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
- Tarald Johansen, konserndirektør sikkerhet og miljø
- Margrethe Snekkerbakken, divisjonsdirektør regionale og lokale lufthavner
- Øyvind Hasaas, lufthavndirektør Oslo lufthavn
- Thomas Wintervold, fung. 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.

##### 3.5 Ekstraordinær engangsutbetaling for særlig god innsats

Det kan gis en engangsutbetaling til ledende ansatte etter en særskilt god innsats utover det som kan forventes i aktuell stillingskategori, i forbindelse med definerte aktiviteter av stor strategisk betydning. Kriteriene for en engangsutbetaling skal normalt forhåndsavtales, og alltid forelegges konsernstyret for godkjenning. Engangsutbetalingen skal godkjennes av konsernstyret etter innstilling av konsernsjefen. Det skal utarbeides generelle retningslinjer for ordningen.

#### 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. Vilkårene 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.

For denne gruppen er alderspensjon 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 prosent av pensjonsgrunnlag fra 12G til 18G og
- 25 prosent av pensjonsgrunnlag over 18G

*For konsernledere i aldersgruppen 55 til 60 år:*

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

*For konsernledere i aldersgruppen 50 til 55 år:*

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

*For konsernledere under 50 år:*

- 15 prosent av pensjonsgrunnlag fra 12G til 18G og
- 10 prosent 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 etter 13.02.2015 gjelder selskapets generelle pensjonsordning opp til 12 G som eneste ordning. Per 31.12.2017 er det kun en av de ledende fast ansatte som ikke omfattes av ovennevnte 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.

Medlemmene av konsernledelsen har avtalt sluttvederlag i sine ansettelseskontrakter for det tilfellet at de blir sagt opp av arbeidsgiver. For flertallet av medlemmene i konsernledelsen er dette definert som et krav på 12 måneders ordinær fastlønn. For ett medlemmene i konsernledelsen er kravet definert som et «rimelig sluttvederlag som fastsettes på tidspunktet for oppsigelsen» basert på ordinær månedslønn. Sluttvederlaget vil kun utbetales dersom direktøren aksepterer oppsigelsen og ikke fremmer krav etter arbeidsmiljølovens regler om oppsigelsesvern mv.

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.

## 7. Lederlønnspolitik og gjennomføring av retningslinjene for foregående regnskapsår

Lederlønnspolitikken for 2017 er gjennomført i samsvar med de retningslinjene som ble behandlet på ordinær generalforsamling 29. mai 2017. 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 4,5 prosent. Lønnsoppjøret skjer på grunnlag av prestasjonsvurdering.

Administrerende direktør Svalbard lufthavn AS ble gitt et tillegg på 2,4 prosent.

Totalkostnaden for innskuddsbasert alderspensjonsordning for lønn over 12 G gjeldende for ledende ansatte ansatt før 13.02.2015 var NOK 2 429 093 i 2017. 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 framgår av noter til regnskapet.

Det er gjennomført engangsutbetalinger på NOK 150 000 for særlig god innsats og resultat knyttet til T2- og T3-prosjektene. Dette gjelder Øyvind Hasaas og Aslak Sverdrup.

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 2017, er gjengitt i årsregnskapet 2017, note 6.

## NOTE 8 Andre driftskostnader

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2017	2016	2017	2016
Leie lokaler/tomt	72,2	73,5	58,4	57,8
Drift/vedlikehold bygninger	745,5	600,1	791,9	642,6
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	400,2	373,6	450,6	413,1
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold	939,1	971,6	945,5	975,0
Meteorologiske tjenester	3,2	3,1	43,3	41,9
Konsulentbistand	310,9	235,2	345,5	261,8
Øvrige eksterne tjenester	695,9	565,9	724,2	591,8
Øvrige driftskostnader	1 403,4	1 259,4	657,3	581,8
Sum	4 570,4	4 082,4	4 016,7	3 565,8

Se note 13 for prinsipper om operasjonelle leieavtaler.

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2017	2016	2017	2016
<b>Honorar til revisor</b>				
<b>Avtalt honorar eks mva</b>				
Lovpålagt revisjon	1,4	0,9	1,8	1,3
<b>Annet kostnadsførte honorar til revisor eks mva</b>				
Andre attestasjonstjenester	0,5	0,6	0,7	0,9
Skatte- og avgiftsmessig bistand	0,0	0,0	0,0	0,0
Annen bistand	0,7	0,0	0,7	0,0
Sum	1,2	0,6	1,3	0,9

**NOTE 9** Resultateffekter – Terminal 2 prosjektet

Beløp i MNOK

Som følge av utbyggingen på Oslo lufthavn (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.

SPESIFIKASJON	2017	2016
<b>Lønn og andre personalkostnader</b>		
Lønn og andre personalkostnader driftspersonell	20,6	40,1
Sum	20,6	40,1
<b>Av- og nedskrivninger</b>		
Økte avskrivninger som følge av utrangering av deler av terminalen	4,5	80,6
Sum	4,5	80,6
<b>Andre driftskostnader</b>		
Driftskoordinering	35,9	86,6
Vakthold	5,4	38,2
Mer - bussing	0,8	15,2
Konsulenttjenester	1,2	2,0
Stab/støttefunksjoner	27,5	44,6
Rivekostnader eksisterende anlegg	35,3	53,7
Merkostnader i entrepriser knyttet til å opprettholde løpende flyplassdrift i byggeperioden	29,2	67,6
Annet	0,4	7,9
Sum	135,7	315,8
<b>Sum totalt</b>	<b>160,8</b>	<b>436,5</b>

**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	
	2017	2016	2017	2016
<b>Andre kostnader</b>				
Pensjoner - se note 16	170,0	0,0	415,0	0,0
Verdiendringer og andre tap/gevinster, netto	0,1	-19,7	-12,8	-18,9
Sum	170,1	-19,7	402,2	-18,9
<b>Verdiendringer og andre tap/gevinster, netto</b>				
Urealiserte verdiendringer (note 14)	-4,4	-28,0	0,2	-34,9
Realiserte verdiendringer kraft	2,8	7,6	2,9	8,0
Valutagevinster/tap (agio/disagio eiendel og gjeld)	1,7	0,7	-15,9	8,0
Sum	0,1	-19,7	-12,8	-18,9

Det er med virkning fra 1.1.2018 innført nye regler som medfører at betalingsplikten for reguleringspremien for oppsatte rettigheter overføres fra staten til den enkelte virksomhet.

Endringen utvider Avinors ansvarsgrunnlag på arbeidsgivers hånd og denne økningen i konsernets pensjonsforpliktelse er derfor resultatført.

## NOTE 11 Finansposter

Beløp i MNOK

### Inntekt fra utbytte

Utbytte inntekter resultatføres når rett til å motta betaling oppstår.

For øvrige omtale av prinsipper vedrørende finans poster – se note 14.

SPESIFIKASJON	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2017	2016	2017	2016
<b>Finansinntekter</b>				
Renteinntekter på kortsiktig bankinnskudd	58,3	35,4	59,7	35,8
Renteinntekter på konserninterne fordringer	6,2	3,0	0,0	0,0
Mottatt konsernbidrag og utbytte	1 000,0	75,2	6,0	0,0
Gevinst på finansielle instrumenter	4,1	0,4	22,4	0,4
<b>Sum finansinntekter</b>	<b>1 068,6</b>	<b>114,0</b>	<b>88,1</b>	<b>36,2</b>
<b>Finanskostnader</b>				
Rentekostnad lån	650,1	567,2	680,4	601,0
Rentekostnad på konsernintern gjeld	28,0	40,6	0,0	0,0
Rentekostnader annet	3,8	34,5	4,2	34,7
Andre lånekostnader	37,2	26,7	37,3	27,8
Aktiverte lånekostnader (se note 13)	-38,2	-235,3	-47,7	-235,3
Valutatap på finansieringsaktiviteter	-3,2	-1,0	-3,2	-1,0
Netto verdiendring lån hensyntatt derivater	-14,5	59,8	-14,5	59,8
Tap ved virkelig verdi på finansielle kontrakter (se note 14)				
- rentebytteavtale: kontantstrømsikring, overført fra egenkapital	14,6	-7,4	14,6	-7,4
- rentebytteavtale: sikring av virkelig verdi	14,5	-59,8	14,5	-59,8
<b>Sum finanskostnader</b>	<b>692,3</b>	<b>425,3</b>	<b>685,6</b>	<b>419,8</b>
<b>Netto finansinntekt/-kostnad</b>	<b>376,3</b>	<b>-311,3</b>	<b>-597,5</b>	<b>-383,6</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 framtidig skattbar inntekt vil foreligge, og at de midlertidige forskjellene kan fratrekkes i denne inntekten. Utsatt skattefordel vurderes mot framtidige forventede skattemessige resultater og verdsettes separat.

**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.

**Underskudd til framføring**

Svalbard Lufthavn AS har et ikke oppført framførbart underskudd på MNOK 140,0. Underskuddet er ikke oppført grunnet usikkerhet med hensyn til utnyttelsen av underskuddet.

**Endring skattesats**

Skattesatsen er med virkning fra 1.1.2018 endret fra 24 prosent til 23 prosent. Tilsvarende ble skattesatsen med virkning fra 1.1.2017 endret fra 25 prosent til 24 prosent.

SPESIFIKASJON	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2017	2016	2017	2016
<b>Skattekostnad</b>				
Betalbar skatt	42,7	65,5	115,4	136,6
For mye/lite betalt tidligere år	10,8	0,0	10,8	-0,2
Skatteeffekt konsernbidrag	4,6	0,0	0,0	0,0
Korreksjon utsatt skatt tidligere år	0,0	2,1	0,0	3,5
Endring i utsatt skatt	89,2	245,9	21,7	212,2
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	-8,5	-2,4	-7,4	-6,5
<b>Sum skattekostnad</b>	<b>138,8</b>	<b>311,1</b>	<b>140,5</b>	<b>345,6</b>
<b>Avstemming av effektiv skattesats</b>				
24 (25) % skatt av resultat før skatt	377,8	304,1	152,1	342,5
Effekt av for mye/lite skatt tidligere år	-4,2	2,1	-7,7	1,7
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	-8,5	-2,4	-7,4	-6,5
Mottatt konsernbidrag uten skatteeffekt	-235,4	0,0	0,0	0,0
Mottatt utbytte	0,0	0,0	-1,4	0,0
Permanente forskjeller 24 (25)%	9,0	7,3	4,9	7,9
<b>Skattekostnad</b>	<b>138,8</b>	<b>311,0</b>	<b>140,5</b>	<b>345,6</b>
<b>Effektiv skattesats</b>	<b>8,8</b>	<b>25,6</b>	<b>22,2</b>	<b>25,2</b>

AVINOR AS:  
SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

	OMARBEIDET TIL NY SKATTESATS 31.12.2016	FUSJON/ FISJON	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2017	OMARBEIDET TIL NY SKATTESATS 31.12.2017
Fordringer	0,0	0,0	-1,8	0,0	-1,8	-1,7
Anleggsmidler	-689,4	0,3	125,3	0,0	-563,8	-540,3
Langsiktig lån	-121,2	0,0	-199,7	0,0	-320,9	-307,5
Avsetninger	-74,3	0,0	24,4	0,0	-49,9	-47,8
Pensjoner	-396,4	-0,1	-54,6	-92,7	-543,8	-521,1
Gevinst- og tapskonto	-8,5	0,0	-6,0	0,0	-14,5	-13,9
Finansielle instrumenter	117,4	0,0	201,6	-26,2	292,8	280,6
<b>Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt</b>	<b>-1 172,2</b>	<b>0,2</b>	<b>89,2</b>	<b>-118,9</b>	<b>-1 201,7</b>	<b>-1 151,7</b>

**Endring skattesats, reduksjon utsatt skattefordel** **48,8** **50,1**

**Endringen er presentert som:**

Reduksjon av egenkapital	0	0,0
Kostnad i utvidet resultat	51,2	58,6
Kostnad i resultatregnskapet	-2,4	-8,5

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

2017 2016

**Utsatt skattefordel**

Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	-1 382,8	-1 215,4
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	-49,5	-74,3
	<b>-1 432,3</b>	<b>-1 289,6</b>

**Utsatt skatteforpliktelse**

Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	280,6	117,4
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	0,0	0,0
	<b>280,6</b>	<b>117,4</b>

**Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt** **-1 151,7** **-1 172,2**

AVINOR KONSERN:  
SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

	OMARBEIDET TIL NY SKATTESATS 31.12.2016	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2017	OMARBEIDET TIL NY SKATTESATS 31.12.2017
Fordringer	-0,1	-2,0	0,0	-2,1	-2,0
Anleggsmidler	-635,8	130,0	0,0	-505,8	-484,7
Langsiktig lån	-121,2	-199,7	0,0	-320,9	-307,5
Avsetninger	-80,9	27,7	0,0	-53,2	-51,0
Pensjoner	-620,5	-128,4	-216,4	-965,3	-925,1
Gevinst- og tapskonto	-8,6	-6,3	0,0	-14,9	-14,3
Finansielle instrumenter	108,3	200,4	-23,3	285,4	273,5
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 358,7	21,7	-239,7	-1 576,8	-1 511,2
<b>Endring skattesats, reduksjon utsatt skattefordel</b>	<b>56,3</b>				<b>65,5</b>
<b>Endringen er presentert som:</b>					
Reduksjon av egenkapital	0,0				0,0
Kostnad i utvidet resultat	62,7				72,9
Kostnad i resultatregnskapet	-6,5				-7,4
	01.01.2016	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2016	
Fordringer	0,1	-0,2	0,0	-0,1	
Anleggsmidler	-817,8	154,1	0,0	-663,7	
Langsiktig lån	-171,6	45,4	0,0	-126,2	
Avsetninger	-153,4	69,1	0,0	-84,3	
Pensjoner	-486,2	-23,0	-137,1	-646,3	
Gevinst- og tapskonto	-10,5	1,5	0,0	-9,0	
Finansielle instrumenter	130,6	-34,7	16,9	112,8	
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 508,9	212,2	-120,2	-1 416,9	
				2017	2016
<b>Utsatt skattefordel</b>					
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder				-1 797,5	-1 453,2
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder				-53,0	-81,1
				-1 850,5	-1 534,3
<b>Utsatt skatteforpliktelse</b>					
Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder				339,3	175,6
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder				0,0	0,0
				339,3	175,6
<b>Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt</b>				<b>-1 511,2</b>	<b>-1 358,7</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 programvare 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 framtidig nytte av programvare, kostnadsføres dersom ikke endringene i programvaren øker den framtidige økonomiske nytte av programvaren.

**FLYVELEDERSYSTEMER, LUFTROMSORGANISERING**

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
<b>Per 1. januar 2016</b>		
Anskaffelseskost	77,8	299,6
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-36,1	-182,4
Balanseført verdi 01.01.	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
<b>Regnskapsåret 2017</b>		
Balanseført verdi 01.01.	39,9	108,8
Tilgang	0,0	17,2
Avgang	0,0	0,0
Årets avskrivninger	-4,5	-13,2
Balanseført verdi 31.12.	35,4	112,8
<b>Per 31. desember 2017</b>		
Anskaffelseskost	80,5	321,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-45,0	-208,1
Balanseført verdi 31.12.	35,4	112,8
Økonomisk levetid	10 år	10 år
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær



## VARIGE DRIFTSMIDLER

Varige driftsmidler balanseføres 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 driftmidlenes balanseførte verdi eller balanseføres separat, når det er sannsynlig at framtidige 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 fram til eiendelen er klar til påtenkt bruk. Vesentlige komponenter av et driftsmiddel vurderes hver for seg for avskrivningsformål. Vesentligheten vurderes ut fra komponentenes kostpris i forhold til hele driftsmidlets kostpris.

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

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

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 framtidig 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. Konsernet har ingen finansielle leieavtaler.

*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:*

En vesentlig del av Avinors kommersielle inntekter består av leieinntekter som inntektsføres i henhold til IAS 17. Leieinntektene består av faste leiebeløp samt omsetningsbasert leie som inntektsføres i takt med levering over leieperioden. Konsernet presenterer eiendeler som er utleid som anleggsmidler i balansen.

## OFFENTLIGE TILSKUDD

Offentlige tilskudd regnskapsføres til virkelig verdi når det foreligger rimelig sikkerhet for at selskapet både vil oppfylle vilkårene knyttet til tilskuddene samt motta tilskuddene. Regnskapsføring av driftstilskudd innregnes på en systematisk måte over tilskuddsperioden. Tilskuddene føres til fradrag i den kostnad som tilskuddet er ment å dekke. Investeringstilskudd balanseføres og innregnes på en systematisk måte over eiendelens brukstid. Investeringstilskudd innregnes ved at tilskuddet trekkes fra ved fastsettelse av eiendelens balanseførte verdi.

## VERDIFALL PÅ IKKE - FINANSIELLE EIENDELER

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at framtidig 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. Hvis nedskrivning er foretatt vil det ved hver 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 2016</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 01.01.	1 097,3	3 601,1	4 764,9	505,3	856,5	412,2	<b>11 237,4</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>
<b>Regnskapsåret 2017</b>							
Balanseført verdi 01.01.	1 174,5	13 334,7	8 617,4	733,9	2 220,9	1 746,3	<b>27 827,7</b>
Tilgang	26,7	3 979,8	754,6	108,5	1 166,4	373,9	<b>6 409,9</b>
Avgang	-0,4	-4,6	-0,3	-2,3	-8,3	0,0	<b>-15,9</b>
Årets avskrivninger	0,0	-681,2	-404,3	-65,5	-464,2	-124,9	<b>-1 740,1</b>
Balanseført verdi 31.12.	1 200,8	16 628,7	8 967,4	774,6	2 914,8	1 995,3	<b>32 481,6</b>
<b>Per 31. desember 2017</b>							
Anskaffelseskost	1 202,5	23 114,2	12 988,7	1 389,1	7 137,2	3 334,0	<b>49 165,7</b>
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,7	-6 485,5	-4 021,3	-614,5	-4 222,4	-1 338,7	<b>-16 684,1</b>
Balanseført verdi 31.12.	1 200,8	16 628,7	8 967,4	774,6	2 914,8	1 995,3	<b>32 481,6</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 2016</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 01.01.	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>Regnskapsåret 2017</b>							
Balanseført verdi 01.01.	1 837,2	13 986,7	8 583,0	767,6	2 689,3	1 638,0	29 501,8
Tilgang	26,7	4 001,6	754,6	112,6	1 262,1	375,3	6 532,9
Avgang	0,0	-4,6	-0,3	-2,7	-8,3	0,0	-15,9
Årets avskrivninger	0,0	-724,0	-409,5	-70,2	-546,4	-125,8	-1 875,9
Balanseført verdi 31.12.	1 863,9	17 259,7	8 927,8	807,3	3 396,7	1 887,5	34 142,9
<b>Per 31. desember 2017</b>							
Anskaffelseskost	1 865,1	23 628,8	12 494,7	1 473,3	8 440,1	2 975,2	50 877,2
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,2	-6 369,1	-3 566,9	-666,0	-5 043,4	-1 087,7	-16 734,3
Balanseført verdi 31.12.	1 863,9	17 259,7	8 927,8	807,3	3 396,7	1 887,5	34 142,9
Økonomisk levetid		10 - 50 år	15 - 50 år	10 - 20 år	5 - 15 år	5 - 40 år	
Avskrivningsmetode	IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

## ANLEGG UNDER UTFØRELSE

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
<b>Per 1. januar 2016</b>		
Anskaffelseskost	3 343,0	10 615,2
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 01.01.	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
<b>Regnskapsåret 2017</b>		
Balanseført verdi 01.01.	6 250,9	6 717,1
Tilgang	2 632,2	3 008,9
Reklassifisering	-6 409,9	-6 532,9
Balanseført verdi 31.12.	2 473,2	3 193,1
<b>Per 31. desember 2017</b>		
Anskaffelseskost	2 473,2	3 193,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 31.12.	2 473,2	3 193,1
Herav klassifisert som immaterielle	0,0	245,1

**Byggelånsrenter**

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

Balanseførte byggelånsrenter utgjorde MNOK 47,7 i 2017 og MNOK 235,3 i 2016.

Gjennomsnittlig rentesats er beregnet til 2,69 prosent i 2017 og 3,49 prosent i 2016.

**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 framtidige kontantstrømmer. Bruksverdi er nåverdien av framtidige 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 gjeldsandelen i det veide avkastningskravet er basert på gjennomsnittlig markedsrente for Avinor. I nåverdiberegningen foretatt i 2017 er diskonteringsrente før skatt på 6,7 prosent.

Ved beregning av gjenvinnbart beløp for hele konsernet per 31.12.2017 er virkelig verdi fratrukket salgsutgifter benyttet. Virkelig verdi er beregnet med utgangspunkt i framtidige kontantstrømmer fra virksomheten, inkludert framtidige kapasitetsøkende aktiviteter som Oslo lufthavn Terminal 2 og utvidelse av terminalene på Flesland, Sola og Værnes.

Verdivurderingen er basert på forutsetninger om framtidig utvikling i en rekke parametre. De viktigste forutsetningene som er benyttet ved beregning av gjenvinnbart beløp er (2016 parametre i parentes):

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Passasjervekst (%)	3,8 (3,1)	3,9 (3,3)	3,5 (3,2)	4,0 (2,2)	2,4 (2,4)	2,4 (2,1)
Konsumprisindeks (%)	2,0 (2,1)	2,0 (2,0)	2,0 (1,5)	1,5 (1,5)	1,5 (1,5)	1,5 (1,5)
	2024	2025	2026	2027	2028	2029 - 2033
Passasjervekst (%)	2,3 (2,1)	2,3 (2,1)	2,2 (2,0)	2,2 (2,0)	2,2 (2,0)	2,0-2,2 (1,7-2,0)
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 31.12.2017.

## 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 framtidig transaksjon (kontantstrømsikring)

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

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

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

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

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

#### 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 kvalifiserer som kontantstrømsikring, regnskapsføres direkte i utvidet resultat. Tap og fortjeneste på den ineffektive delen resultatføres som «Finanskostnader» netto.

Beløp som er ført over utvidet resultat og oppsamlet i egenkapitalen omklassifiseres til resultatregnskapet i den perioden som den sikrede forpliktelsen eller planlagte 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 sikringsbokføring, forblir samlet gevinst eller tap ført over utvidet resultat i egenkapitalen og blir omklassifisert til resultatet samtidig med at den planlagte transaksjonen blir resultatført. Hvis en planlagt transaksjon ikke lenger forventes å inntreffe, omklassifiseres balanseført beløp i egenkapitalen umiddelbart til resultatregnskapet.

#### FINANSIELLE FORPLIKTELSE

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 tidspunkt 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.

## Kategorier for finansielle instrumenter i balansen:

## AVINOR AS

	UTLAN OG FORDRINGER	EIENDELER VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	SUM
<b>Per 31. desember 2017</b>				
<b>Eiendeler</b>				
Konserninterne fordringer	172,1			172,1
Derivater		4.1	1 215,7	1 219,8
Andre finansielle anleggsmidler	260,1			260,1
Kundefordringer	942,1			942,1
Andre fordringer	176,8			176,8
Bankinnskudd, kontanter og lignende	2 071,8			2 071,8
<b>Sum</b>	<b>3 622,9</b>	<b>4.1</b>	<b>1 215,7</b>	<b>4 842,7</b>

	FORPLIKTELSE VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	ANDRE FINANSIELLE FORPLIKTELSE	SUM
<b>Forpliktelse</b>				
Lån fra Staten			2 083,0	2 083,0
Konsernintern gjeld			1 613,2	1 613,2
Annen langsiktig gjeld			19 553,7	19 553,7
Leverandørgjeld og annen gjeld			1 335,7	1 335,7
<b>Sum</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>24 585,6</b>	<b>24 585,6</b>

	UTLAN 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			14 413,8	14 413,8
Leverandørgjeld og annen gjeld			3 453,6	3 453,6
<b>Sum</b>	<b>1,3</b>	<b>14.3</b>	<b>23 148,0</b>	<b>23 163,6</b>

## AVINOR KONSERN

	UTLÅN OG FORDRINGER	EIENDELER VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	SUM
<b>Per 31. desember 2017</b>				
<b>Eiendeler</b>				
Derivater		4,2	1 215,7	1 219,9
Andre finansielle anleggsmidler	260,1			260,1
Kundefordringer	1 153,7			1 153,7
Andre fordringer	193,5			193,5
Bankinnskudd, kontanter og lignende	2 071,8			2 071,8
<b>Sum</b>	<b>3 679,1</b>	<b>4,2</b>	<b>1 215,7</b>	<b>4 899,0</b>

	FORPLIKTELSE VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGSFORMÅL	ANDRE FINANSIELLE FORPLIKTELSE	SUM
<b>Forpliktelse</b>				
Lån fra Staten			2 083,0	2 083,0
Derivater	4,9	25,6		30,5
Annen langsiktig gjeld			20 097,1	20 097,1
Leverandørgjeld og annen gjeld			1 483,0	1 483,0
<b>Sum</b>	<b>4,9</b>	<b>25,6</b>	<b>23 663,1</b>	<b>23 693,6</b>

	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>

	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
Derivater	1,5	52,0		53,5
Annen langsiktig gjeld			15 009,5	15 009,5
Leverandørgjeld og annen gjeld			3 583,7	3 583,7
<b>Sum</b>	<b>1,5</b>	<b>52,0</b>	<b>21 120,5</b>	<b>21 174,0</b>

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



## DERIVATER

	AVINOR AS			AVINOR KONSERN		
	2017	2016	ENDRING	2017	2016	ENDRING
<b>Eiendeler</b>						
Renteswapper	1 215,7	504,0	711,7	1 215,7	504,0	711,7
Valutaterminkontrakter	0,3	1,0	-0,7	0,4	1,0	-0,6
Energikontrakter	3,8	0,0	3,8	3,8	0,0	3,8
	<b>1 219,8</b>	<b>505,0</b>	<b>714,8</b>	<b>1 219,9</b>	<b>505,0</b>	<b>714,9</b>
<b>Gjeld</b>						
Renteswapper	0,0	14,3	-14,3	25,6	52,0	-26,4
Valutaterminkontrakter	0,0	0,6	-0,6	4,9	0,8	4,1
Energikontrakter	0,0	0,7	-0,7	0,0	0,7	-0,7
	<b>0,0</b>	<b>15,6</b>	<b>-15,6</b>	<b>30,5</b>	<b>53,5</b>	<b>-23,0</b>
<b>Netto endring</b>			<b>730,4</b>			<b>737,9</b>
<b>Spesifikasjon av netto endring:</b>						
Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto (se note 10)			4,4			-0,2
Renteswapper - ført i utvidet resultat			-109,4			-97,3
Valuta-/verdiendring renteswapper			835,5			835,5

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 2017 er MNOK 200 (2016: MNOK 198).

Nominelt beløp på utestående energikontrakter per 31. desember 2017 er MNOK 102 (2016: MNOK 107).

Den nominelle hovedstolen på utestående renteswapper per 31. desember 2017 var MNOK 9 459 (2016: MNOK 5 680). Per 31. desember 2017 varierte den faste renten fra 1,11 prosent til 5,56 prosent (2016: 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 2017 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	
	2017	2016	2017	2016
<b>Andre finansielle anleggsmidler</b>				
Andre langsiktige fordringer	260,1	390,6	260,1	390,7
<b>Sum</b>	<b>260,1</b>	<b>390,6</b>	<b>260,1</b>	<b>390,7</b>

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	
	2017	2016	2017	2016
Kundefordringer	950,4	799,7	1 163,1	1 011,6
Nedskrivning for sannsynlig tap på kundefordringer	-8,3	-1,7	-9,4	-2,1
Bokført verdi kundefordringer	942,1	798,0	1 153,7	1 009,5
Årets konstaterte tap på kundefordringer	0,4	0,3	0,4	0,3

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	
	2017	2016	2017	2016
<b>IB</b>	<b>1,7</b>	<b>0,6</b>	<b>2,1</b>	<b>1,0</b>
Årets avsetning til sannsynlig tap på krav	8,3	1,7	9,4	2,1
Årets konstaterte tap	-0,4	-0,3	-0,4	-0,3
Reversert tidligere avsetning	-1,3	-0,3	-1,7	-0,7
<b>UB</b>	<b>8,3</b>	<b>1,7</b>	<b>9,4</b>	<b>2,1</b>

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
2017	950,4	734,2	133,0	7,8	2,7	72,7
2016	799,7	641,5	129,0	6,8	7,4	15,0

## 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
2017	1 163,1	942,7	136,0	7,9	2,7	73,8
2016	1 011,5	847,1	130,9	6,8	7,4	19,3

## SPESIFIKASJON AV KORTSIKTIGE FORDRINGER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2017	2016	2017	2016
Kundefordringer	942,1	798,0	1 153,7	1 009,5
Konserninterne fordringer	52,1	231,5	0,0	0,0
Påløpne ikke fakturerte inntekter	148,4	235,2	149,3	235,5
Forskuddsbetalte driftskostnader	43,4	29,7	52,9	53,2
Andre kortsiktige fordringer	28,5	174,0	44,2	185,2
<b>Sum kortsiktige fordringer</b>	<b>1 214,5</b>	<b>1 468,4</b>	<b>1 400,1</b>	<b>1 483,4</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	
	2017	2016	2017	2016
Euro	0,0	0,0	104,8	86,3
<b>Sum</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>104,8</b>	<b>86,3</b>

## KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER

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

## KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2017	2016	2017	2016
Kontanter og bankinnskudd	2 071,8	938,1	2 071,8	949,1
Kortsiktig plassering i bank	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Sum</b>	<b>2 071,8</b>	<b>938,1</b>	<b>2 071,8</b>	<b>949,1</b>

I kontantstrømsoppstillingen omfatter kontanter og kontantekvivalenter følgende:

Kontanter og kontantekvivalenter	2 071,8	938,1	2 071,8	949,1
Kassekreditt	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Sum</b>	<b>2 071,8</b>	<b>938,1</b>	<b>2 071,8</b>	<b>949,1</b>

Avinor AS har en trekkfasilitet på MNOK 4 000 og en trekkrettighet på MNOK 600 i bank.

## Konsernkontosystemet

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



### 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 31.12.2017 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
- Lån pålydende MEUR 500, forfall 9. februar 2027, rente 1,25 prosent

### Banklån

Utestående banklån i Avinor AS per 31.12.2017 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 600 til flytende rente under gjeldende hovedbankavtale.

**NOTE 15** Annen egenkapital ikke resultatført

Beløp i MNOK

## AVINOR AS

	PENSJONER	SIKRING	SUM
Balansført verdi 01.01.2016	-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
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-385,9		-385,9
Skatteeffekt	92,6		92,6
Verdiendring kontantstrømsikring		-109,4	-109,4
Skatteeffekt		26,3	26,3
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	-8,7	-1,2	-9,9
Balansført verdi 31.12.2017	-622,2	-96,0	-718,1

## AVINOR KONSERN

	PENSJONER	SIKRING	SUM
Balansført verdi 01.01.2016	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
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-901,8		-901,8
Skatteeffekt	216,3		216,3
Verdiendring kontantstrømsikring		-97,3	-97,3
Skatteeffekt		23,4	23,4
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	-14,2	-1,6	-15,8
Balansført verdi 31.12.2017	-1 023,5	-113,9	-1 137,6

## 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 framtidige 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. Fem prosent av Avinor Flysikring AS sine midler er plassert simulert i Statens Pensjonsfond Utland.

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, framtidig 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. Det foreligger forslag om ny avtale om tjenstepensjon for ansatte i offentlig sektor, det vises til note 24 hendelser etter balansedagen.

### 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 opptjent 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.

Det er med virkning fra 1.1.2018 innført nye regler som medfører at betalingsplikten for reguleringspremien for oppsatte rettigheter overføres fra staten til den enkelte virksomhet. Økningen av pensjonsforpliktelsen per andre kvartal 2017 som følge av endringen er kostnadsført i regnskapet for 2017 (MNOK 415,0 i konsern og MNOK 170,0 i mor).

Negativt estimatavvik i 2017 (MNOK 901,8 i konsern og MNOK 385,9 i mor) skyldes blant annet endring i de økonomiske forutsetningene og forutsetningene knyttet til uttak av særalder og AFP. Endring i forutsetningene for særalder og AFP har isolert medført en økning i konsernets pensjonsforpliktelse på MNOK 385,5.

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	0,023 %	0,009 %	0,115 %	0,172 %
40	82	86	0,058 %	0,034 %	0,264 %	0,524 %
60	84	87	0,428 %	0,288 %	1,406 %	2,404 %
80	89	91	4,304 %	2,947 %	IA	IA

Årets pensjonskostnad er beregnet som følger:

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2017	2016	2017	2016
Kostnader ved inneværende periodes pensjonsopptjening	369,7	199,0	737,9	328,0
Rentekostnad	135,1	129,1	218,4	198,7
Avkastning på pensjonsmidlene	-98,0	-99,2	-156,5	-155,9
Ansattes 2 prosent innskudd	-27,6	-27,4	-45,8	-44,9
Administrasjonskostnader	4,8	4,7	7,9	7,8
Arbeidsgiveravgift	57,7	33,3	113,0	53,6
Årets pensjonskostnad (note 6, 10)	441,8	239,5	874,9	387,3

Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler:

#### AVINOR AS

	SIKRET	USIKRET	2017 SUM	SIKRET	USIKRET	2016 SUM
<b>Endring brutto pensjonsforpliktelse</b>						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	5 158,3	24,2	5 182,5	3 806,9	14,1	3 821,0
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptj.	372,2	2,3	374,5	201,4	2,4	203,8
Rentekostnad	135,1	0,0	135,1	129,1	0,0	129,1
Fusjon/fisjon	8,7	0,0	8,7	936,4	7,7	944,1
Aktuariell gevinster og tap	306,2	0,0	306,2	245,0	0,0	245,0
Utbetaling pensjon	-162,7	0,0	-162,7	-160,5	0,0	-160,5
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	5 817,8	26,5	5 844,3	5 158,3	24,2	5 182,5
<b>Endringer brutto pensjonsmidler</b>						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	3 727,9	0,0	3 727,9	2 865,7	0,0	2 865,7
Avkastning på pensjonsmidler	98,0	0,0	98,0	99,2	0,0	99,2
Fusjon/fisjon	8,2	0,0	8,2	698,1	0,0	698,1
Premieinnbetalinger	213,6	0,0	213,6	257,1	0,0	257,1
Aktuarielle gevinster og tap	-32,1	0,0	-32,1	-87,7	0,0	-87,7
Gevinst ved realisasjon	0,0	0,0	0,0	56,0	0,0	56,0
Utbetaling av pensjoner	-162,7	0,0	-162,7	-160,5	0,0	-160,5
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	3 853,0	0,0	3 853,0	3 727,9	0,0	3 727,9
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>						
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	272,9	1,1	274,0	196,2	1,1	197,3
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	2 237,7	27,6	2 265,3	1 626,6	25,3	1 651,8
<b>Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år</b>						
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	65,5		65,5	72,2		72,2
Forventet premiebetaling neste år	202,6		202,6	263,3		263,3
Forventet utbetaling neste år	-165,1		-165,1	-162,9		-162,9



## AVINOR KONSERN

	SIKRET	USIKRET	2017 SUM	SIKRET	USIKRET	2016 SUM
<b>Endring brutto pensjonsforpliktelse</b>						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	8 195,5	25,6	<b>8 221,1</b>	7 368,2	23,1	7 391,3
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptj.	743,3	2,5	<b>745,8</b>	333,7	2,5	336,2
Rentekostnad	218,4	0,0	<b>218,4</b>	198,9	0,0	198,9
Oppkjøp	0,0	0,0	<b>0,0</b>	8,4	0,0	8,4
Aktuariell gevinster og tap	743,4	0,0	<b>743,4</b>	468,4	0,0	468,4
Utbetaling pensjon/fripoliser	-193,9	0,0	<b>-193,9</b>	-182,1	0,0	-182,1
<b>Brutto pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>9 706,7</b>	<b>28,1</b>	<b>9 734,8</b>	<b>8 195,5</b>	<b>25,6</b>	<b>8 221,1</b>
<b>Endringer brutto pensjonsmidler</b>						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	5 943,5	0,0	5 943,5	5 675,8	0,0	5 675,8
Avkastning på pensjonsmidler	156,5	0,0	<b>156,5</b>	155,9	0,0	155,9
Premieinnbetalinger	336,5	0,0	<b>336,5</b>	291,4	0,0	291,4
Oppkjøp	0,0	0,0	<b>0,0</b>	8,1	0,0	8,1
Aktuariell gevinster og tap	-47,3	0,0	<b>-47,3</b>	-61,6	0,0	-61,6
Aktuariell gevinst- tilførsel midler	0,0	0,0	<b>0,0</b>	0,0	0,0	0,0
Gevinst ved realisasjon	0,0	0,0	<b>0,0</b>	56,0	0,0	56,0
Utbetaling av pensjoner/fripoliser	-193,9	0,0	<b>-193,9</b>	-182,1	0,0	-182,1
<b>Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12</b>	<b>6 195,4</b>	<b>0,0</b>	<b>6 195,4</b>	<b>5 943,5</b>	<b>0,0</b>	<b>5 943,5</b>
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>3 511,4</b>	<b>28,1</b>	<b>3 539,5</b>	<b>2 251,9</b>	<b>25,6</b>	<b>2 277,5</b>
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	486,4	0,0	<b>486,4</b>	310,7	0,0	310,7
<b>Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>3 997,8</b>	<b>28,1</b>	<b>4 025,9</b>	<b>2 562,6</b>	<b>25,6</b>	<b>2 588,2</b>
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	102,3		<b>102,3</b>	106,4		106,4
Forventet premiebetaling neste år	340,1		<b>340,1</b>	384,2		384,2
Forventet utbetaling neste år	-196,8		<b>-196,8</b>	-184,4		-184,4

## Endringer i forpliktelsen:

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2017	2016	2017	2016
Netto pensjonsforpliktelse 1.1	<b>1 454,5</b>	955,3	<b>2 277,5</b>	1 715,5
Resultatført pensjonskostnad (ekskl. pensjonstrekk)	<b>411,6</b>	233,4	<b>807,9</b>	379,0
Premiebetalinger (ekskl adm kostnader)	<b>-218,4</b>	-261,7	<b>-344,4</b>	-299,2
Administrasjonskostnader	<b>4,8</b>	4,7	<b>7,9</b>	7,8
Fusjon/fisjon	<b>0,5</b>	246,1	<b>0,0</b>	0,0
Estimatavvik mot utvidet resultat	<b>338,3</b>	332,7	<b>790,7</b>	530,4
Gevinst ved realisasjon	<b>0,0</b>	-56,0	<b>0,0</b>	-56,0
<b>Netto pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>1 991,3</b>	<b>1 454,5</b>	<b>3 539,5</b>	<b>2 277,5</b>
<b>Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse</b>				
Estimatavvik	<b>338,3</b>	332,7	<b>790,7</b>	530,4
Gevinst ved realisasjon	<b>0,0</b>	-56,0	<b>0,0</b>	-56,0
Arbeidsgiveravgift på avvik	<b>47,7</b>	47,8	<b>111,2</b>	74,1
<b>Sum aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse</b>	<b>386,0</b>	<b>324,5</b>	<b>901,8</b>	<b>548,5</b>

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 siste oppdaterte veiledning fra Norsk Regnskapsstiftelse.

	2017	2016
Diskonteringsrente	2,40 %	2,60 %
Lønnsvekst i prosent	2,50 %	2,50 %
Pensjonsregulering i prosent	1,50 %	1,50 %
AFP-uttak	15,00 %	15,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate under 50	3,00 %	3,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate over 50	0,20 %	0,20 %

### Premiefastsettelse

Premiefastsettelse og beregning av avsetninger til pensjonsytelser for pensjonsordning i SPK foretas etter ordinære aktuarielle prinsipper.

### SENSITIVITETER TIL PENSJONSFORPLIKTELSEN:

ENDRING FORPLIKTELSE SOM FØLGE AV ETT PROSENTPOENG ENDRING I FORUTSETNINGER	2017		2016	
	+1	-1	+1	-1
Diskonteringsrente	-1 541	2 055	-1 361	1 814
Lønnsvekst	744	-853	702	-802
Pensjonsregulering	905	-984	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 nediskontere forventede framtidige kontantstrømmer med en diskonteringsrente før skatt som reflekterer markedets prissetting av tidsverdien av penger og, hvis relevant, risikoer spesifikt knyttet til forpliktelsen.

### AVINOR AS

	VENTELØNN	SLUTTAVTALER	MILJØ	ANNET	SUM
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 1. januar 2017	3,9	18,2	156,3	0,0	178,5
Avsatt	0,0	1,1	40,0	0,0	41,1
Reversert	-0,9	0,0	0,0	0,0	-0,9
Benyttet	-1,2	-16,0	-14,0	0,0	-31,2
Balanse 31. desember 2017	1,8	3,3	182,3	0,0	187,5

## AVINOR KONSERN

	VENTELØNN	SLUTTAVTALER	MILJØ	ANNET	SUM
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 1. januar 2017	3,9	37,7	158,4	0,2	200,2
Avsatt	0,0	6,3	40,0	0,0	46,3
Reversert	-0,9	0,0	0,0	0,0	-0,9
Benyttet	-1,2	-28,9	-14,0	-0,2	-44,3
Balanse 31. desember 2017	1,8	15,1	184,4	0,0	201,4

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

## Ventelønn

Frém 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.

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	
	2017	2016	2017	2016
Feriepenger	176,2	170,4	299,7	291,7
Forskudd fra kunder	126,1	113,7	130,7	136,4
Lønn og sosiale kostnader	58,5	55,7	95,9	101,6
Periodisering drifts- og investeringskostnader	962,8	1 233,1	1 018,5	1 293,7
Konsernintern gjeld	1 613,2	2 753,3	0,0	0,0
Øvrig kortsiktig gjeld	317,1	465,5	330,4	478,5
Sum	3 253,9	4 791,7	1 875,2	2 301,9

**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 31.12.2017	RESULTAT 2017
Svalbard Lufthavn AS	Norge	Longyearbyen	Flyplassdrift	100 %	104,3	132,3	18,4
Avinor Flysikring AS	Norge	Oslo	Flysikringsstj.	100 %	367,2	271,1	-26,6
Avinor Utvikling AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	670,0	1 100,9	8,3
Sum					1 141,5	1 504,3	0,1

INDIREKTE EIDE DS	HJEMLAND	FORRETNINGS- KONTOR	HOVED- VIRKSOMHET	EIER-/ STEMMEANDEL	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2017	RESULTAT 2017
Flesland Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	108,0	140,9	7,2
Værnes Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	132,5	102,7	1,2
Sola Hotel Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	86,7	110,0	5,2
Hell Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	24,6	18,6	0,3
Hotell Østre AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	171,2	231,5	24,9
Flyporten AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	61,7	84,3	11,2
Sum					584,7	688,0	50,0

Oslo Lufthavn Tele & Data AS er innfusjonert i Avinor AS med regnskapsmessig virkning 1. juli 2017. Per samme tidspunkt ble det utfisjonerte tomter fra Avinor AS til Flesland Eiendom Tomteselskap AS, Sola Hotel Eiendom Tomteselskap AS og Værnes Eiendom Tomteselskap AS. Tomteselskapene er senere fusjonert med henholdsvis Flesland Eiendom AS, Sola Hotel Eiendom AS og Værnes Eiendom 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:

	2017	2016
NOK 925,9 per aksje i 2015		500,0
NOK 1018,5 per aksje i 2016	550,0	
Sum	550,0	500,0

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

	2017	2016
NOK 1018,5 per aksje		550,0
NOK 462,3 per aksje	249,7	
Sum	249,7	550,0

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, er ikke gjennomført. Det er gjennomført økonomisk oppgjør for perioden 2010 – 2016 for Avinors bruk av Forsvarets flyplasser. Partene har arbeidet med ferdigstilling av lokale avtaler, uten å komme til enighet. Det er fremdeles ingen avklaring av betalingsnivå eller form for Forsvarets bruk av Avinors flyplasser, som medfører usikkerhet i forhold til Forsvarets betaling til Avinor bakover til 2010.

### 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. Miljødirektoratet har tidligere kommet med pålegg om tiltak på Evenes lufthavn, pålegg om tiltak på Oslo lufthavn, pålegg om å utarbeide tiltaksplaner på Kristiansand lufthavn og Svalbard lufthavn, og vil sannsynligvis gi et samlepålegg om utarbeidelse av tiltaksplaner for resterende lufthavner.

### Forsvarets flystasjoner

Stortinget har besluttet at Bodø hovedflystasjon skal nedlegges, mens Evenes skal bli framskutt base for kampfly i nord. 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, estimert til 2022.. 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 ny lufthavn i Bodø som er med i Nasjonal transportplan 2018-2029 i første seksårs periode.

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/framskutt base for kampfly på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, estimert til 2022. Dette vil innebære endringer i driftsansvaret ved Andøya og Bardufoss.

Endring i driftsansvar innebærer Forsvaret ikke lengre er flyplassansvarlig og flyplassoperatør. Dette medfører at flyplassdriften må ivaretas av en annen aktør, og da en aktør innen sivil luftfart. Konsekvensen er at det selskapet som får driftsansvaret, også får ansvar for alle inntekter og kostnader. Med det risiko for økt underskudd på de aktuelle enhetene, og med det økt kostnadsmessig belastning på aktørene innen sivil luftfart. Det er stor sannsynlighet for at det er Avinor som blir pålagt dette driftsansvaret, med tilhørende konsekvenser.

**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	
	2017	2016	2017	2016
Varige driftsmidler	564,7	522,5	611,0	672,4
Sum	564,7	522,5	611,0	672,4

**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 31.12.2017

	SVALBARD LUFTHAVN AS	AVINOR FLYSIKRING AS	AVINOR UTVIKLING AS	FLESLAND EIENDOM AS	VÆRNES EIENDOM AS
Lån til foretak i samme konsern	120,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fordringer	6,1	24,4	0,0	0,0	0,0
Sum fordringer	126,1	24,4	0,0	0,0	0,0
Annen kortsiktig gjeld	24,1	526,4	519,1	113,2	62,6
Sum gjeld	24,1	526,4	519,1	113,2	62,6

## AVINOR AS PER 31.12.2017 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	120,0
Fordringer	0,0	0,0	17,6	4,0	52,1
Sum fordringer	0,0	0,0	17,6	4,0	172,1
Annen kortsiktig gjeld	94,4	17,0	177,8	78,6	1 613,2
Sum gjeld	94,4	17,0	177,8	78,6	1 613,2

## 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	146,5	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

## NOTE 24 Hendelser etter balansedagen

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

### Pensjoner

Partene i arbeidslivet har inngått en avtale om ny tjenestepensjon for ansatte i offentlig sektor 2. mars 2018.

Avtalen som det nå er enighet om, skal ut på uravstemning hos de ulike sammenslutningene. Organisasjonene har fire måneder på seg til å ta stilling til avtalen. Dersom det blir ja i alle forbundene, vil regjeringen legge fram en nytt lovforslag for Stortinget så raskt som praktisk mulig. Dersom avtalen blir vedtatt, skal den etter planen tre i kraft fra 2020.

Avtalen innebærer at man går gradvis over fra en ytelsesbasert pensjonsordning hvor pensjonen er basert på sluttlønn ved pensjoningstidspunkt til en ordning med tilnærmet beholdningsopptjening. Dette vil få konsekvenser for den regnskapsmessige behandling av pensjonskostnader og – forpliktelse i Avinor, men det foreligger på dette tidspunkt ikke tilstrekkelig grunnlag for å beregne effektene. Regnskapsmessige effekter vil måtte hensyn tas fra det tidspunkt ny ordning vedtas.

## ERKLÆRING FRA STYRET OG KONSERNSJEF

Vi erklærer etter beste overbevisning at årsregnskapet for perioden 1. januar til 31. desember 2017 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, 4. april 2018  
Styret i Avinor AS



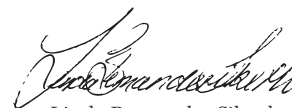
Ola Mørkved Rinnan  
Styrets leder



Ola H. Strand  
Nestleder



Eli Skrøvset



Linda Bernander Silseth



Herlof Nilssen



Bjørn Tore Mikkelsen



Heidi Anette Sørum



Olav Aadal



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 2017, resultatregnskap, oppstilling over utvidet resultat, 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 rettvise bilde av selskapets og konsernets finansielle stilling per 31. desember 2017, 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 revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet 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 2017. 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 hadde ved utgangen av regnskapsåret brutto pensjonsforpliktelse på henholdsvis kr 2 265,3 millioner og kr 4 025,9 millioner. Verdsettelsen av pensjonsforpliktelsene krever betydelig grad av skjønn og teknisk kompetanse, herunder bruk av ekstern aktuar ved beregning av forpliktelsene. Mindre endringer i de viktigste forutsetningene som benyttes i verdsettelsen av konsernets pensjonsforpliktelse som lønnsvekst, inflasjon, diskonteringsrente, dødelighet og uttak fra avtalefestet pensjonsordning (AFP) og særaldersordning vil ha vesentlig innvirkning på beregningen av forpliktelsen og gjør at dette har vært 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 eksterne og offentlig tilgjengelige data fra anerkjente organisasjoner
- ▶ Sammenlignet forutsetninger knyttet til lønnsvekst mot konsernets historiske og forventede fremtidig utvikling
- ▶ Vurdert endringer i forutsetninger knyttet til uttak av avtalefestet pensjonsordning (AFP) og særaldersordning mot historisk informasjon og antatt fremtidig utvikling
- ▶ Vurdert grunnlaget for økning i pensjonsforpliktelser relatert til fremtidig pensjonsregulering og den regnskapsmessige behandlingen av denne endringen
- ▶ Vurdert bestanddata lagt til grunn ved beregning av pensjonsforpliktelsene
- ▶ Evaluert kompetanse og objektivitet av konsernets eksterne aktuar
- ▶ Vurdert om 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 den øvrige informasjonen. Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke den øvrige informasjonen, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese den øvrige informasjonen med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen og årsregnskapet eller kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder 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 regnskapsestimaterne 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

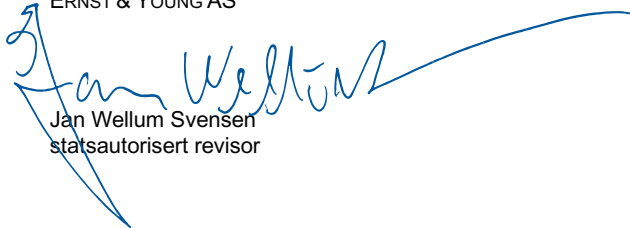
### Konklusjon om årsberetningen og redegjørelsene om foretaksstyring og samfunnsansvar

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 bokføringskikk i Norge.

Oslo, 4. april 2018  
ERNST & YOUNG AS



Jan Wellum Svensen  
statsautorisert revisor

---

## 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. Siste stortingsmelding om Avinor kom i april 2017.

### 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. NTP for perioden 2018-2029 ble behandlet i Stortinget våren 2017 og er å finne på [www.ntp.dep.no](http://www.ntp.dep.no).

Avinor har ansvar for de 45 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 og elektrifisering av luftfarten.

Avinor bidrar hvert år til at mer enn 50 millioner flyreiser gjennomføres på en sikker og effektiv måte. 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)

