

Vi binder Norge sammen



- og Norge sammen med verden

54 387 000

PASSASJERER

690 472

AVGANGER OG LANDINGER

3 099

FAST ANSATTE

2,8 PROSENT

TRAFIKKVEKST 2017-2018



• 83,5 PROSENT PUNKTLIGHET

Avinors mål er 88 prosent punktlighet. I all hovedsak skyldtes dårlig punktlighet store trafikale utfordringer i Sør-Europa, samt interne utfordringer hos noen av de sentrale operatørene på Avinors nettverk.



Våre resultater

Driftsinntekter
lufthavnvirksomhet

10 302

MILLIONER KRONER

Driftsinntekter
flysikringstjeneste

2 107

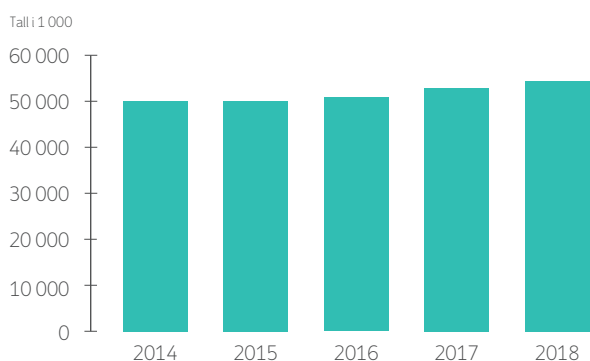
MILLIONER KRONER

Resultat
etter skatt

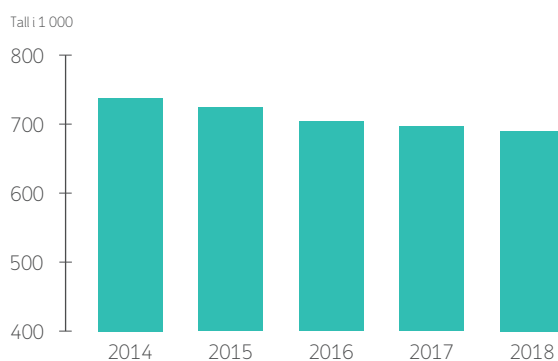
1 170

MILLIONER KRONER

ANTALL FLYPASSASJERER



ANTALL FLYBEVEGELSER



MILLIONER KRONER	2018	2017	2016	2015	2014
Driftsinntekter lufthavnvirksomhet	10 302,6	10 162,1	9 674,9	9 424,1	9 561,5
Driftsinntekter flysikringstjeneste	2 107,2	2 085,2	1 990,8	2 087,6	2 014,8
Sum driftsinntekter konsern	11 724,0	11 526,0	10 788,1	11 989,4	10 671,0
EBITDA Konsern ¹⁾	4 200,8	3 126,4	3 520,7	4 691,8	3 648,3
Resultat etter skatt	1 169,7	499,3	1 028,6	2 449,0	1 398,7
Antall flypassasjerer (tall i 1 000)	54 387	52 885	50 803	50 025	50 107
Antall flybevegelser (tall i 1 000)	690	697	704	724	738

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

06	Om Avinor
08	Konsernsjefen har ordet: Vi skal bidra til bærekraftig vekst i hele landet!
10	Eierstyring og selskapsledelse
15	Styrets årsberetning 2018
20	Samfunnsansvar
22	Mål og resultater samfunnsansvar 2018
26	Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester
36	Avinor skal være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima- og miljøutfordringer
50	Nøkkeltall klima og miljø 2014-2018
52	Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver
56	Avinor skal sikre ansvarlig forretningsførsel
60	Oversikt over GRI-indikatorer
66	Konsernledelsen
67	Styret
70	Resultatregnskap
71	Utvidet resultat
72	Balanse
74	Oppstilling over endringer i egenkapital
76	Kontantstrøm
78	Noter til regnskapet
126	Erklæring fra styret og konsernsjef
127	Revisors beretning

Avinors års- og samfunnsansvarsrapport 2018 er konsernets samlede rapport på drift, økonomi og samfunnsansvar. Det er fjerde 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 statlig eide lufthavnene og flysikringstjenesten for sivil og militær luftfart i Norge.



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, etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet, satt i gang en prosess med henblikk på en mulig utskilling av flysikringstjenesten fra Avinor. Dette arbeidet fortsetter i 2019. Det er usikkert når det fattes et vedtak om en eventuell utskilling.

Avinor samarbeider med Forsvaret på 11 lufthavner, hvorav 9 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 nå også kun har militær aktivitet og allmennflyging. Samarbeidet med Forsvaret forventes å bli utvidet til å gjelde flere lufthavner i framtiden.

Totalt reiste 54 387 000 passasjerer til, fra eller via Avinors lufthavner i 2018, en økning på 2,8 prosent sammenlignet med året før. Det er trafikken til og fra utlandet som har den største økningen i 2018, og 22,5 millioner passasjerer reiste direkte til eller fra Norge og utlandet.

Norges hovedlufthavn, Oslo lufthavn, hadde over 28,5 millioner passasjerer i 2018, en vekst på 3,8 prosent sammenlignet med året før. 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.

Det ble gjennomført i alt 690 472 avganger og landinger samlet for Avinors lufthavner i 2018, en nedgang på litt over 1 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 2017 og 2016.

Antall overflygninger i norsk luftrom i 2018 var 81 262, en nedgang på 1,3 prosent fra 2017.

Avinor er selvfinansiert og lufthavnvirksomheten drives som én enhet, hvor lufthavner med overskudd finansierer lufthavner

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. Det vil trolig også bli behov for en andre rullebane på Bergen lufthavn, Flesland omkring 2040.

Banelengdene på Oslo lufthavn er 3600 meter. På de øvrige større lufthavnene er banelengdene på omkring 2600 - 3000 meter, noe som betyr at de kan brukes av større jetfly. 27 av Avinors 43 lufthavner er kortbanelufthavner, med rullebaner mellom 800 og 1200 meter. Disse trafikkeres av mindre fly av typen Bombardier Dash 8, ambulansefly og privatfly. Disse små lufthavnene har stor betydning for opprettholdelsen av bosetting og næringsliv i distriktene. I tillegg drives en helikopterhavn på Værøy.

med underskudd. Avinors hovedinntektskilder er avgifter fra flyselskapene og passasjerene, samt inntekter fra utleie av areal til butikkdirift, taxfree-salg, servering, parkering og andre servicetilbud til passasjerene. Avinor har også inntekter fra utleie av areal til lufthavnhoteller og parkeringsanlegg. 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.

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

Konsernsjefen har ordet

Vi skal bidra til bærekraftig vekst i hele landet!

Sikker og stabil drift er grunnlaget for Avinors virksomhet. Avinor leverte i 2018 god drift og det var ingen luftfartsulykker eller alvorlige hendelser der Avinor var medvirkende part. I godt samarbeid med flyselskapene og øvrige partnere har norsk luftfart i 2018 blitt videreutviklet på viktige områder som klima, kapasitet og konkurransekraft.

I februar i fjor vedtok Avinor strategisk plan for perioden 2018 til 2023. Et av hovedmålene er å bidra til bærekraftig vekst for landet og regionene. Avinor legger vekt på å kombinere samfunnsoppdragets mål om å legge til rette for bedre rutetilbud med rollen som pådriver innen luftfartens miljø- og klimaarbeid. Et viktig grep i 2018 var anskaffelsen av et elektrisk fly sammen med Norges Luftsportforbund. Den enorme interessen som har fulgt dette flyet, både før og etter at det ankom Norge, er en klar indikasjon på at dette var en viktig og riktig beslutning. Jeg er stolt over at Avinor går i front for bærekraftig luftfart i framtiden, i tråd med FNs bærekraftsmål nummer 13 om å stoppe klimaendringene. Vår ambisjon er at all innenlands luftfart skal være elektrifisert innen 2040. Regjeringen har også gjennom sine regjeringserklæringer gitt oss i oppdrag å bidra til dette. Samtidig er det viktig å legge til rette for regional utvikling som sikrer distriktene og nasjonen konkurransekraft. Avinor støtter flyselskapene i dette arbeidet.

I den nye strategiske planen står kontinuerlig forbedring og innovasjon sentralt. Digitalisering og automatisering er en viktig del av dette arbeidet. Vi har allerede gjennomført vellykkede tester av autonome brøytebiler. Vinteren 2019 skal brøytebilene prøves ut på Oslo lufthavn. Høsten 2019 forventer vi at det første fjernstyrte tårnet settes i drift. Og i Bodø er prosjekteringsarbeidet med «verdens smarteste lufthavn» i full gang. I tillegg gjennomfører Avinor, enten alene eller i samarbeid med leverandører og kunder, utvikling av store og små løsninger som skal bidra til konkurransekraftig luftfart i Norge. På denne måten bidrar vi også aktivt til å realisere FNs bærekraftsmål nummer 9 om innovasjon og infrastruktur.

Vår eier, Samferdselsdepartementet, vil ha mer samferdsel for pengene. Selskapet har i perioden 2015-18 gjennomført tiltak

som har gitt årlige besparelser på 600 millioner kroner i forhold til opprinnelig plan for virksomheten. Ytterligere tiltak med effektivisering og kostnadskutt står høyt på Avinors agenda. Det er iverksatt en rekke initiativ for å jobbe smartere og mer effektivt – og konsernstyret har vedtatt betydelige kostnadsreduksjoner med effekt for 2019. Vi har et mål om 20 prosent lavere kostnad per passasjer innen 2023. Det er god dialog mellom tillitsvalgte, ansatte, ledelse og styret for å nå forventningene eier har til oss.

Vi har nådd flere viktige milepæler i året som har gått. I april ble konkurranse om lufttrafikkjenester for Ålesund og Kristiansand kunngjort. Vinner av konkurransen ble spanske Saerco, som etter planen overtar driften av tårnene 1. mars 2020. Når det gjelder et eventuelt eierskifte for Avinor Flysikring AS, har vi gitt våre innspill. Beslutningen ligger hos Samferdselsdepartementet. Ved Haugesund lufthavn følger vi opp eiers ønske om konkurranseutsetting. Like før sommeren kom vi i mål med anbudsprosessen og planen er at ny driver overtar i løpet av andre kvartal 2019. Vår oppgave nå er å ivareta de ansatte best mulig i prosessen og levere gode tjenester fram mot overtakelsen. Jeg er stolt av den profesjonaliteten våre ansatte ved Haugesund lufthavn har møtt denne utfordringen med.

Norges hovedlufthavn, Oslo lufthavn, hadde over 28,5 millioner passasjerer i 2018, en vekst på 3,8 prosent sammenlignet med året før. I september ble det satt ny passasjerrekord med 103 282 passasjerer på en og samme dag. Utvidelsen av non-Schengenområdet pågår for fullt. Når det står ferdig i 2022, vil det gi et stort løft, både for Oslo lufthavn og for Avinors nettverk.

I Stavanger er utbyggingen i ferd med å bli ferdigstilt og trafikken har begynt å øke igjen. Planleggingen av ny terminal i Tromsø pågår, og dersom utbyggingen blir vedtatt, vil lufthavnen få en

betydelig kapasitetsøkning og passasjerene vil få en langt bedre opplevelse.

Store trafikale utfordringer i Sør-Europa, samt interne utfordringer hos noen av de sentrale operatørene på Avinors nettverk gikk til tider på bekostning av punktligheten i trafikkavviklingen.

Avinor har et mål om å være et best mulig vertskap for passasjerer og besøkende. For å klare det jobber vi sammen med alle de andre aktørene på lufthavnene. Resultatene fra målingene til Airport Service Quality (ASQ) viser en jevn, god vekstkurve på fjerde året, og vi nærmer oss målet om å være blant de 10 beste i Europa innenfor dette området også.

Avinor har en sentral plass i totalforsvaret og bidrar til et trygt samfunn som er mest mulig robust mot uønskede hendelser. Det

ble bekreftet under den store NATO-øvelsen Trident Juncture i 2018. Våre ansatte var med på flere områder. Samtidig som vi hadde besøk av flere hundre allierte fly, avviklet vi sivil trafikk uten forsinkelser. Avinor har gjennom mange år jobbet med samfunnssikkerhet og beredskap, og har et robust regime som skal kunne håndtere de utfordringene vi kjenner til i dag.

Vårt mål er at vi alle – ansatte, tillitsvalgte, ledelse og styret – skal jobbe sammen for et samlet og sterkt Avinor til det beste for hele Norge i tråd med oppdraget vi har fra eier. Vi skal videreutvikle våre konkurransedyktige lufthavner og styrke flysikringstjenesten med teknologi i verdensklasse, slik at Avinormodellen vil være den foretrukne modellen for å levere luftfartstjenester i Norge også i framtiden.

Jeg er stolt over at Avinor går i front for bærekraftig luftfart i framtiden, i tråd med FNs bærekraftsmål nummer 13 om å stoppe klimaendringene.



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, sist oppdatert 17. oktober 2018, med de justeringer som følger av at Avinor er heleid statlig aksjeselskap. I tillegg til aksjelovens generelle bestemmelser gjelder særbestemmelsene for statsaksjeselskap.

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 samfunnsplagte oppgaver slik de er fastlagt av eier

Selskapets vedtekter er tilgjengelig på www.avinor.no.

Avinors oppdrag er å drive et helhetlig system av 43 lufthavner og en helikopterhavn 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, antikorrupsjon, kunder og samarbeidspartnere og personal og organisasjon.

Konsernpolicy innen miljø og samfunnsansvar beskriver overordnede prinsipper for miljø og samfunnsansvar i Avinor. OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv skal ligge til grunn for arbeidet med samfunnsansvar. Avinor er tilknyttet Global Compact, FNs globale initiativ for næringslivets samfunnsansvar, og rapporterer på samfunnsansvar i henhold til GRI, Global Reporting Initiative.

Formålet er å være ledende innen arbeidet med samfunnsansvar og internasjonalt ledende i klimaarbeidet i luftfarten, samt forbedre egen miljøprestasjon.

Konsernets etiske retningslinjer er sist revidert våren 2017. Retningslinjene uttrykker konsernets holdninger i møte med kunder, leverandører, kollegaer og øvrige omgivelser.

Etiske retningslinjer er tilgjengelig på www.avinor.no.

Avinor er medlem av Transparency International Norge.

SELSKAPSKAPITAL OG UTBYTTE

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

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

LIKEBEHANDLING AV AKSJEIERE OG TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE

Avinor AS har én 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 2018 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.

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.

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

Styret består av åtte medlemmer. Fem av styrets medlemmer er 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 at alle styrets medlemmer søker 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 medlemmer i konsernstyret.

Eier gjennomfører årlig samtaler med det enkelte styremedlem.

Ved årsskiftet 2018/2019 besto styret av:

- Styreleder siden 2018 Anne Carine Tanum, 64 år
- Nestleder siden 2012 Ola H. Strand, 61 år
- Styremedlem siden 2011 Eli Skrøvset, 53 år,
- Styremedlem siden 2015 Herlof Nilssen, 60 år
- Styremedlem siden 2016 Linda Bernander Silseth, 56 år
- Ansattvalgt styremedlem siden 2011 Heidi A. Sørum, 51 år
- Ansattvalgt styremedlem siden 2015 Bjørn Tore Mikkelsen, 59 år
- Ansattvalgt styremedlem siden 2017 Olav Aadal, 51 år

Styreleder siden 2010 Ola Mørkved Rinnan ble erstattet av Anne Carine Tanum ved ordinær generalforsamling 2018.

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

Det ble avholdt 9 styremøter i 2018. Møtedeltakelsen var med enkelte 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. Instruksen 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 sitt arbeid 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 tilstilfelle 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. Instruksen gjennomgås og oppdateres ved behov.

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. Utvalget hadde 2 møter i 2018.

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. Utvalget hadde 2 møter i 2018. Godtgjørelses- og HMS-utvalget er slått sammen og har fått navnet HR, kompensasjons- og HMS-utvalget. Utvalget har samme ansvar som de to tidligere utvalgene til sammen. Det nye utvalget hadde ett møte i 2018.

Utvalget består ved årsskifte 2018/2019 av

- Anne Carine Tanum (leder)
- Linda Bernander Silseth
- Bjørn Tore Mikkelsen

Revisjonsutvalget har fått navnet revisjons- og risikostyringsutvalget. Utvalget har samme ansvarsområde som det tidligere revisjonsutvalget: saksforberedende og støttende organ for styret i sitt ansvar for regnskapsrapportering, revisjon, intern kontroll og samlet risikostyring. Utvalget hadde til sammen fem møter i 2018.

Utvalget består ved årsskifte 2018/2019 av

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

RISIKOSTYRING OG INTERNKONTROLL

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

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

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

Selskapets valgte revisor skal årlig gjennomgå ledelsens disposisjoner.

Systemer for internkontroll og risikostyring knyttet til regnskapsrapporteringsprosessen

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

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

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

GODTGJØRELSE TIL STYRET

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

I 2018 utgjorde godtgjørelse til styret totalt kr 2 257 000. Godtgjørelsen fordeler seg som følger: Styreleder kr 444 000, styrets nestleder kr 269 000, øvrige styremedlemmer kr 221 000. Varamedlem mottar kr 11 500 per møte de er til stede.

Revisjons- og risikostyringsutvalgets (første halvår benevnt revisjonsutvalget) medlemmer mottok i 2018 godtgjørelse på til sammen kr 146 500 fordelt på kr 68 000 til utvalgets leder og kr 40 000 til de øvrige to medlemmene.

HR, kompensasjons- og HMS utvalgets (første halvår delt i to med godtgjørelsesutvalget og HMS-utvalget) medlemmer mottok i 2018 godtgjørelse på til sammen kr 47 750, fordelt på kr 34 000 til utvalgets leder og kr 20 000 til de øvrige to medlemmene gjeldende f.o.m. 2. halvår.

GODTGJØRELSE TIL LEDENDE ANSATTE

Styret tilsetter konsernsjef og fastsetter konsernsjefens lønn etter forberedende behandling i HR-, kompensasjons- og HMS-utvalget. 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 HR-, kompensasjons- og HMS-utvalget.

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 5 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.

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, samfunnsplagte 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 revisjons- og risikostyringsutvalget uten at administrasjonen er til stede. Revisor har møterett på selskapets generalforsamling.

Revisors godtgjørelse er fordelt på revisjon og andre konsulenttjenester, og framgår av note 7 til regnskapet. Generalforsamlingen skal godkjenne revisors godtgjørelse.

4-10 →

Sikkerhetskontroll
Security check



Estimerad
Estimada duración
5 min

Estimerad
Estimada duración
5 min



Styrets årsberetning 2018

HOVEDTREKK I 2018

(Fjorårets tall i parentes)

Flytrafikken målt i antall passasjerer økte med 2,8 prosent i perioden 01.01 - 31.12.2018. Oslo lufthavn hadde en vekst på 3,8 prosent, mens Bergen lufthavn, Flesland hadde en økning på 3,2 prosent. Trafikken ved øvrige lufthavner var stabil. Samtidig gikk antall flybevegelser ned. Det forventes at trenden fortsetter ved at kapasiteten på flyene utnyttes bedre, mens antall flybevegelser forventes å holde seg stabilt eller reduseres.

Til tross for høy utbyggingsaktivitet og samtidig løpende drift, ble sikker og stabil drift opprettholdt i 2018. Gjennomsnittlig punktlighet og regularitet siste 12 måneder utgjorde henholdsvis 83,5 prosent og 98 prosent. Målene er henholdsvis 88 prosent og 98 prosent. I all hovedsak skyldtes redusert punktlighet i 2018 store trafikale utfordringer i Sør-Europa, samt interne utfordringer hos noen av de sentrale operatørene på Avinors nettverk. Det har i 2018 ikke vært luftfartsulykker eller alvorlige hendelser der Avinor har vært medvirkende part.

Konsernets driftsinntekter i 2018 utgjorde 11 724 millioner kroner (11 526 millioner kroner) med et resultat etter skatt på 1 170 millioner kroner (499 millioner kroner). Arbeidet med å redusere kostnadene og effektivisere virksomheten videreføres.

Arbeidet med å kartlegge muligheter for økt bruk av biojetfuel fortsetter. Utredninger viser at 30 prosent av alt flydrivstoff som fylles på Avinors lufthavner kan være bærekraftig innen 2030. Ut over dette arbeider Avinor med andre løsninger for et samlet redusert klima-avtrykk fra sivil luftfart, herunder elektrifisering.

Samferdselsdepartementet besluttet i november 2016 å starte arbeidet med å sette ut driften av Haugesund lufthavn på tjenestekonsesjon. Etter forhandlinger er det bestemt at Lufthavnutbygging

AS og Widerøe Ground Handling AS gjennom et nystiftet selskap skal stå ansvarlig for driften av lufthavnen i tyve år fra mai 2019.

Drift av Fagernes lufthavn opphørte 01.07.2018. Det har ikke kommet på plass lokale aktører som ønsker å overta driften. Avinor er bedt om å sikre at lufthavnen eventuelt kan tas i kommersiell bruk av mulige aktører de nærmeste tre årene. Det skal også legges til rette for luftsport og eventuell annen aktivitet på området.

Som følge av økt trafikkvolum til og fra non-Schengen destinasjoner vedtok konsernstyret 14.06.2018 en utvidelse av terminalkapasiteten ved Oslo lufthavn og 1. oktober startet utbyggingsprosjektet «Utvidelse Non-Schengen Øst». Dette omfatter et bygg på omkring 30 tusen kvadratmeter knyttet til pir øst med tilhørende fastpunkt og flyoppstillingsplasser. Prosjektet skal etter planen være gjennomført andre kvartal 2022.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utreder Avinor ny lufthavn i Bodø for å få mer plass til byutvikling. Kostnaden for den nye lufthavnen har foreløpig et anslag på omlag 7,5 milliarder i løpende kroner, og kan stå klar mellom 2024-2026. Det arbeides nå med prosjektering med sikte på å fastlegge omfang og kostnader. Gjennomføringen er avhengig av at finansieringen kommer på plass. Det er i Nasjonal transportplan 2018 – 2029 lagt opp til en finansiering av utbyggingen basert på en deling mellom Staten, Avinor og lokale myndigheter.

Avinor Flysikring vil i løpet av 2019 starte implementeringen av fjernstyrte tårn. Konstruksjonen av et fjernstyrte tårn-senter, som blir verdens største med hensyn til antall lufthavner det skal betjene, er påbegynt i januar 2019 med planlagt ferdigstilling i første halvdel av 2020.

Det er enighet med de ansattes organisasjoner om at tjenestepensjonsordningen i Statens Pensjonskasse lukkes med virkning fra 1. januar 2019. Fra samme dato innføres innskuddsbasert alderspensjon etter Lov om innskuddspensjon. I Avinor AS og Svalbard lufthavn AS kan nåværende ansatte velge om de ønsker overgang til innskuddspensjon, mens alle nyansatte etter 1. januar 2019 får innskuddsbasert alderspensjon. I Avinor Flysikring AS er det enighet om at alle ansatte under 53 år går over til innskuddsbasert ordning. Ansatte over 53 år kan velge å bli i offentlig tjenestepensjon eller å gå over til innskuddspensjon.

Det er tidligere avdekket miljøskadelige tilsetningsstoffer (PFAS) i brannskum som er spredt til miljøet rundt lufthavnene, og det arbeides med å avklare omfanget av nødvendige tiltak. Miljødirektoratet og Mattilsynet har informert Avinor om at det snart vil komme forslag til nye strengere grenseverdier knyttet til håndtering av PFAS-forurensninger. Et forslag til endringer i forskrift vil komme på høring i 2019. Dette gir risiko for økte kostnader.

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 framtiden, viderefører Avinor sitt engasjement for å analysere muligheten for produksjon og bruk av bærekraftig jet biofuel i Norge. Samtidig har Samferdselsdepartementet gitt Avinor, i samarbeid med Luftfartstilsynet, i oppdrag å utrede et program for å introdusere elektriske fly i kommersiell luftfart i Norge.

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 landet. Virksomheten omfatter et nettverk av 43 lufthavner, en helikopterhavn, samt flysikringstjeneste for hele Norge. Per 31.12.2018 utgjorde virksomhetens balanse ca. 43,7 milliarder kroner. Antall ansatte var 3 099 (3 098).

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.

På generalforsamling i Avinor AS 13.06.2018 ble Anne Carine Tanum valgt som ny styreleder i Avinor AS.

Avinors hovedkontor ligger i Oslo.

ØKONOMI OG FINANS KONSERN

Konsernets driftsinntekter i 2018 utgjorde 11 724 millioner kroner (11 526 millioner kroner) med et resultat etter skatt på 1 170 millioner kroner (499 millioner kroner).

Innenfor lufthavnvirksomheten økte driftsinntektene år til år med 1,3 prosent i 2018 drevet av økt trafikkvolum og økte salgs- og leieinntekter ved Oslo lufthavn. Innenfor flysikringstjenesten ble samlede driftsinntekter økt med 1,1 prosent.

Driftskostnader i 2018 utgjorde 7 523 millioner kroner (8 400 millioner kroner), en år til år reduksjon på 9,6 prosent. Eksklusiv planendring knyttet til overgang til ny pensjonsordning er reduksjonen 8,1 prosent. Reduksjonen i driftskostnadene i forhold til året før skyldtes i hovedsak engangskostnader i 2017 relatert til økte pensjonsforpliktelser, forlik med Forsvaret, miljøavsetninger, samt kostnader relatert til opprettholdelse av sikker og stabil drift parallelt med utbygging av Oslo lufthavn.

Samlede av- og nedskrivninger i 2018 utgjorde 2 103 millioner kroner (1 889 millioner kroner). Økningen fra året før skyldes at flere anlegg under utførelse er ferdigstilt og tatt i bruk.

Driftsresultatet (EBIT) i 2018 utgjorde 2 097 millioner kroner (1 237 millioner kroner). Det forbedrede driftsresultatet skyldtes god inntektsvekst og kostnadsfokus, samt høye engangskostnader i 2017.

Konsernets netto finansresultat i 2018 var minus 601 millioner kroner (minus 598 millioner kroner). Finansresultatet ble påvirket av reduserte renteinntekter samt reduksjon i balanseførte rentekostnader som følge av ferdigstilte utbyggingsprosjekter. Dette ble delvis motvirket av reduserte rentekostnader som følge av redusert rentebærende gjeld, samt at finansresultatet i 2017 var påvirket av tap knyttet til realisering av valuta- og rentesikringskontrakter.

Konsernet hadde i 2018 en kontantstrøm før endring av gjeld på 843 millioner kroner (minus 900). Avinor utbetalte 250 millioner kroner (550 millioner kroner) i utbytte til staten i 2018.

Rentebærende gjeld per 31.12.2018 utgjorde 20 234 millioner kroner, og er redusert med 1 387 millioner kroner siden 31.12.2017. Konsernets total kapital per 31.12.2018 utgjorde 43,7 milliarder kroner (43,8 milliarder kroner) med en egenkapitalprosent på 33,3 (32,1). Den vedtekts-definerte egenkapital i prosent av summen av egenkapital og netto rentebærende gjeld utgjorde 44,0 prosent (41,8 prosent) per 31.12.2018.

Med bakgrunn i utviklingen i rentemarkedene og andre forhold, er egenkapitalen belastet med 406 millioner kroner etter skatt per 31.12.2018 gjennom utvidet resultat. Hoveddelen av dette er negativt estimatavvik ved beregning av pensjonsforpliktelser. Dette ble delvis kompensert med verdistigning på rentederivater som følge av oppgang i rentemarkedet. Per 31.12.2018 ble det benyttet en diskonteringsrente på 2,6 prosent og en langsiktig forventet lønnsvekst på 2,75 prosent ved beregning av konsernets pensjonsforpliktelser.

Per 31.12.2018 utgjorde konsernets likviditetsreserve 6 340 millioner kroner fordelt på 1 740 millioner kroner i bankinnskudd og 4 600 millioner kroner i ubenyttede trekkrettigheter.

ØKONOMI OG FINANS AVINOR AS

Morselskapet Avinor AS hadde i 2018 10 397 millioner kroner (10 219 millioner kroner) i driftsinntekter med et resultat etter skatt på 910 millioner kroner (1 435 millioner kroner).

Morselskapets balanse per 31.12.2018 utgjorde 42 035 millioner kroner (42 182 millioner kroner) med en egenkapitalandel på 33,2 prosent (32,9 prosent).

Avinor AS hadde i 2018 en kontantstrøm før utbetalt utbytte og endring av gjeld på 479 millioner kroner (minus 941 millioner kroner). Utbetalt utbytte utgjorde 250 millioner kroner (550 millioner kroner). Samlet rentebærende gjeld per 31.12.2018 utgjorde 20 234 millioner kroner (19 309 millioner kroner).

DISPONERING AV ÅRETS RESULTAT

Styret foreslår følgende disponering av årets resultat:

Til utbytte:	584,9 millioner kroner
Til konsernbidrag:	1,9 millioner kroner
Til annen egenkapital:	323,7 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 12 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.

De store lufthavnene er en sentral finansieringskilde for det øvrige lufthavnettet 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 kunne få en vesentlig effekt på konsernets inntjening og finansielle verdi. Alle inntekter til Avinor investeres i utvikling av norsk luftfart.

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 i første del av NTP-perioden (2018 - 2023). Staten skal bevilge 2,2 milliarder kroner til prosjektet pluss 0,2 milliarder kroner til den offentlige redningshelikopter-tjenesten. Regjeringen legger til grunn at Avinor bidrar med 1,4 milliarder kroner, som tilsvarer det anslåtte investeringsbehovet på dagens lufthavn de nærmeste årene i 2017-kroner, pluss verdien av bygg og eiendom ved dagens lufthavn. Øvrige kostnader skal dekkes av lokale bidrag. Det gjenstår å avklare hvordan den lokale del av finansieringen skal gjennomføres

Ny lov om offentlig tjenestepensjonsordning skal etter planen tre i kraft fra 2020. I tillegg er det vedtatt nytt regelverk for samordning av offentlig tjenestepensjon og folketrygden. Arbeids- og Sosialdepartementet har utarbeidet et høringsnotat med forslag til nødvendige lovendringer. Høringsnotatet inneholder ikke lovforslag for en ny AFP-ordning og om særregler for personer med særaldersgrense. Regelverket for samordningen er ikke iverksatt, og er derfor ikke hensyntatt i regnskapet. Den offentlige tjenestepensjonsordningen i Avinor i Statens Pensjonskasse lukkes med virkning fra 1. januar 2019. Fra samme dato innføres innskuddsbasert alderspensjon etter Lov om innskuddspensjon. I Avinor AS og Svalbard lufthavn AS kan ansatte velge om de ønsker overgang til innskuddspensjon. I Avinor Flysikring AS er det enighet om at alle ansatte under 53 år går over til innskuddsbasert ordning. Ansatte over 53 år kan velge å bli i offentlig tjenestepensjon eller å gå over til innskuddspensjon. Endring i samordning og overgang til innskuddsbasert alderspensjon er isolert sett vurdert å redusere Avinors pensjonsforpliktelser, mens ny offentlig tjenestepensjon forventes å øke forpliktelsen. Samlet sett er det vurdert at de tre forholdene ikke vil ha vesentlig regnskapsmessig konsekvens på konsernets pensjonsforpliktelser.

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 (PFAS) i brannskum som er spredt til miljøet rundt 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, myndighetskrav og tilgjengelige tiltaksmetoder. Miljødirektoratet har kommet med pålegg om tiltak på Harstad/Narvik lufthavn og Oslo lufthavn, samt pålegg om å utarbeide tiltaksplaner på Kristiansand lufthavn og Svalbard lufthavn. Miljødirektoratet har også gitt et samlepålegg hvor Avinor skal sammenstille data og resultater fra gjennomførte PFAS-undersøkelser og utarbeide en prioritert rekkefølge av tiltak på de resterende lufthavnene. Listen skal synliggjøre hvordan man bør prioritere tiltak ved de forskjellige lufthavnene, samt hvor mye PFAS man kan få fjernet samlet sett fra Avinors lufthavner ved forskjellige kostnadsnivåer. Dette skal utgjøre grunnlaget for vurdering av opprydding. Frist for rapportering er 01.09.2019. Miljødirektoratet og Mattilsynet har informert Avinor om at det snart vil komme forslag til nye strengere grenseverdier knyttet til håndtering av PFAS-forurensning. Et forslag til endringer i forskrift vil komme på høring i 2019. Dette gir risiko for økte kostnader.

FORETAKSSTYRING I AVINOR

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

Staten som eier har fokus på at statseide selskaper følger «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse». Styret legger vekt på at virksomhetsstyringen i konsernet skal følge denne anbefalingen så langt den passer. Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse er tilgjengelig på www.nues.no.

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. Oslo Børs' regelverk er tilgjengelig på 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 samfunnsansvar i Avinors vedtekter og i regnskapsloven. Avinor legger OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv til grunn for sitt arbeid med samfunnsansvar, og sluttet seg i 2014 til UN Global Compact. Arbeidet inkluderer ivaretagelse av menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og sosiale forhold, ytre miljø og bekjempelse av korrupsjon.

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

FORSKNING OG UTVIKLING

Avinor gjennomfører flere prosjekter som bidrar til å optimalisere bruken av norsk luftrom. Arbeidet bidrar til økt sikkerhet, økt kapasitet, mer effektive tjenesteleveranser og redusert miljøpåvirkning.

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

PERSONAL OG ORGANISASJON

Ved utgangen av året var det 3 099 fast ansatte i konsernet. Samlet ble det utført 3 043 årsverk av faste og midlertidige ansatte. Gjennomsnittsalderen for alle ansatte-grupper i konsernet er 46,7 år. Kvinneandelen blant fast ansatte er 22,5 prosent. Antallet kvinner i ledende stillinger er i samsvar med andelen kvinner totalt i konsernet. 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 prestasjonsamtaler 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 2018 vært gjennomført flere tilretteleggings tiltak og ansettelser av personer med nedsatt funksjonsevne og reduserte yrkesmuligheter.

Avinors strategiplan for 2018-2023 legger opp til en høy omsittingstakt knyttet til innføring av ny teknologi, innovasjon og kostnadsreduksjoner. Samarbeidet mellom konsernets ledelse og tillitsvalgte vurderes som konstruktiv. Kontinuerlig forbedring er et strategisk satsningsområde for Avinor, og i 2018 er det implementert et konsernfelles rammeverk på opplæring for bruk i hele organisasjonen. I 2018 lanserte Avinor programmet Avinors lederplattform, som er en videreføring av konsernets tidligere programmer innen lederutvikling. Avinor skal være en attraktiv arbeidsgiver og sørge for at talentfull kompetanse benyttes til beste for Avinor og den enkelte medarbeider. Det er derfor utviklet et program for medarbeidere som utmerker seg gjennom initiativ, holdninger og dyktighet. Alle tiltak innenfor leder- og medarbeiderutvikling i Avinor har kulturutvikling som overbygning.

Sykefraværet i 2018 var 4,7 prosent. Det har vært jobbet aktivt med å redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven. I 2018 er det likevel en økning i antall brudd totalt for konsernet. Dette skyldes at enkelte enheter i perioder har hatt store bemanningsutfordringer. Før øvrige enheter er tendensen nedadgående.

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

FRAMTIDSUTSIKTER OG RAMMEBETINGELSER

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 fortsetter aktiviteter og investeringer for å videreutvikle vårt

omfattende nett av lufthavner og flysikringstjenesten 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 i årene som kommer.

Styret takker alle ansatte og samarbeidspartnere for stor innsats i 2018.

Oslo, 3. april 2019
Styret i Avinor AS



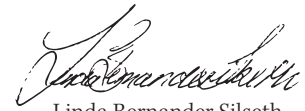
Anne Carine Tanum
Styrets leder



Ola H. Strand
Nestleder



Eli Skrøvset



Linda Bernander Silseth



Herlof Nilssen



Bjørn Tore Mikkelsen



Heidi Anette Sørum



Olav Aadal



Dag Falk-Petersen
Konsernsjef

Samfunnsansvar

Avinors samfunnsansvar er inndelt i fire hovedområder: 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.

Avinor har sluttet seg til og bidrar til å oppfylle flere internasjonale standarder gjennom arbeidet med samfunnsansvar. Dette gjelder blant annet OECDs retningslinjer for et ansvarlig næringsliv og de ti prinsippene som er vedtatt av FNs Global Compact. Disse er igjen basert på FNs menneskerettighetserklæring, ILOs konvensjoner om grunnleggende rettigheter i arbeidslivet, Rioerklæringen og FNs konvensjon mot korrupsjon.

AVINOR OG FNS BÆREKRAFTSMÅL

Høsten 2015 ble FNs nye mål for bærekraftig utvikling vedtatt i Paris – agenda 2030. Det er definert i alt 17 mål og 169 delmål som konkretiserer agendaen. Disse omfatter bærekraft innen økonomi, sosiale forhold og miljø – koblet til bekjempelsen av fattigdom. Det er universelle mål som inkluderer alle land og alle aktører. Næringslivet er en sentral aktør i arbeidet med å nå målene.

Flere av FNs bærekraftsmål er i tråd med Avinors egne definerte mål innen arbeidet med samfunnsansvar. I særlig grad gjelder dette bærekraftsmål nummer 9 om innovasjon og infrastruktur og bærekraftsmål nummer 13 om å stoppe klimaendringene. Innen Avinors hovedområde være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima- og miljøutfordringer er det i tillegg sammenfall med blant andre bærekraftsmålene 14: Liv under vann og 15: Liv på land. For områdene Være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver og Sikre ansvarlig forretningsdrift er det i stor grad sammenfall med bærekraftsmålene 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst, 17: Samarbeid og 5: Likestilling mellom kjønn.

Avinor er bevisst de utfordringene konsernet står overfor når samfunnsoppdraget tilsier at vi skal legge til rette for videre utvikling og forventet vekst i flytrafikken og samtidig sørge for at dette ikke kommer i strid med nasjonale klimamål og internasjonale forpliktelser på klimaområdet. Luftfarten skal bidra til vekst og omstilling innen norsk samfunns- og næringsliv som helhet. Samtidig er næringen avhengig av innovasjon og teknologiforbedringer for å forene målene om utslippskutt og forventet trafikkvekst i overskuelig framtid. Vi merker oss at det i den politiske plattformen til den utvidete regjeringen pekes på at det skal legges til rette for bruk av elektriske fly og økt bruk av biodrivstoff i fly. Realisering av krevende mål er avhengig av et tett samarbeid mellom myndigheter, forskning og næringslivet.

I vår samfunnsansvarsrapportering tilstreber vi å konkretisere hvordan våre egne mål og FNs bærekraftsmål bidrar til å styrke hverandre. På denne måten ønsker vi å anskueliggjøre hvordan Avinor bidrar til en mer bærekraftig utvikling lokalt, nasjonalt og globalt.

VESENTLIGHETSURDERINGER

For å sikre at driften og videreutviklingen av luftfarten skjer på en bærekraftig måte, er god dialog med Avinors interessenter avgjørende. 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 gjøre de prioriteringene som tjener våre interessenter og samfunnet på best mulig måte.

For å forstå og kartlegge hvilke vesentligheter – det vil si verdiskapende faktorer – som er viktigst for Avinors interessenter, blir det jevnlig gjennomført dialogmøter og interessent- eller vesentlighetsanalyser. Sammen med markeds- og kundeanalyser legger dette grunnlaget for konsernets mål og strategier, som blir behandlet, vedtatt og fulgt opp av konsernets ledelse og styre.

De viktigste interessentene er Avinors kunder – flyselskapene og passasjerene -, politikere, samarbeidspartnere på lufthavnene, næringslivet sentralt og lokalt, Forsvaret, forskningsmiljøer og interesseorganisasjoner.

Våren 2017 ble det gjennomført en omfattende interessentanalyse i tilknytning til arbeidet med konsernets strategiplan for perioden 2018-2023. Interessentene gir full tilslutning til Avinormodellen, med overføring av midler fra lufthavner med økonomisk overskudd til de med underskudd. Det er oppmerksomhet om kostnadsutviklingen i konsernet. Dette blir også påpekt i en rapport fra Riksrevisjonen i 2018.

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 i 2017.

DIALOGEN MED AVINORS INTERESSENER

Avinor ønsker å ha en åpen og faktabasert dialog med våre interessenter. Dialogen på politisk 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. Hovedfokus er kapasitets- og ruteutvikling, samt hvordan Avinor kan bidra til å støtte opp under lokal- og regional næringsutvikling.

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 gjennom kundeundersøkelser, som blir gjennomført regelmessig, og i møter med interessentorganisasjoner. Passasjerene er særlig opptatt av punktlighet og regularitet, servicetilbudet på lufthavnene, parkering og tilbringertjeneste.

Dialogen med Avinors leverandører av varer og tjenester skjer dels i formelle møter, gjennom forhandlinger og gjennom kontraktsoppfølging. Det er særlig fokus på konkurransegrunnlag, samt malverk og føringer knyttet til prosess og leveranse. Arbeidet mot korrupsjon og sikring av at arbeidsforhold er i tråd med 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 HOVEDOMRÅDER I ARBEIDET MED SAMFUNNSANSVAR

Avinor har gjennom interessentdialogen og interne strategiprosesser identifisert fire hovedområder 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, Regnskapsloven og 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.

Mål og resultater samfunnsansvar 2018

Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester

BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2018
9 INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR 	Punktlighet: 88 prosent innenfor 15. min Regularitet: 98 prosent	83,5 prosent 98 prosent
	Alle lufthavner skal sertifiseres i henhold til ISO 14001:2015-standarden	<ul style="list-style-type: none"> · Det er bygget opp en ny miljøstyring hvor sentral miljøstyring og operativ drift er sertifisert etter ISO 14001:2015-standarden · Alle Avinors lufthavner vil i begynnelsen av 2019 inngå i et felles Avinor-sertifikat
	Luftrransport skal være tilgjengelig for alle	<ul style="list-style-type: none"> · Det er etablert Avinor-standarder for terminal- og driftsbygg, som ivaretar krav til universell utforming i byggeprosjekter · Avinors lufthavner universelt utformet i 2025
	Avinor skal effektivisere, modernisere og investere i økt kapasitet	<ul style="list-style-type: none"> · Tilrettelegger for økt non-Schengen trafikk på Oslo lufthavn · Planlegger sjømatsenteret for flyfrakt på Oslo lufthavn · Planlegger tredje rullebane på Oslo lufthavn · Ny Bodø lufthavn planlegges · Oppgraderingen av Stavanger lufthavn, Sola snart slutført · Videreutvikling av Tromsø lufthavn planlegges · Driften på Haugesund lufthavn konkurranseutsettes · Senter for fjernstyrte tårn bygges i Bodø · Digitalisering og automatisering av en rekke tjenester - herunder autonome kjøretøy
	Avinor skal arbeide for å forbedre kundeopplevelsen	<ul style="list-style-type: none"> · Tilfredsheten blant våre reisende har aldri vært høyere enn i 2018 (ASQ) · Vertskaps-prosjekt gjennomført i Oslo og Bergen · Ny plattform for digital kundekommunikasjon (CRM)
	Avinor skal forebygge uønskede hendelser og sikre god beredskap	<ul style="list-style-type: none"> · Ingen luftfartsulykker med eller uten personskader eller alvorlige luftfartshendelser i norsk luftfart der Avinor eller Avinor Flysikring AS medvirket til årsaken i 2018

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

BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2018
13 STOPPE KLIMAENDRINGENE 	Avinor skal innen 2022 halvere egne totale kontrollerbare klimagassutslipp sammenlignet med 2012, og bidra til å redusere klimagassutslipp fra tilbringertjenesten og flytrafikken	<ul style="list-style-type: none"> · Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndrift ca 17 500 tonn CO₂-ekvivalenter, omtrent det samme som i 2012 · Klimagassutslipp fra alt jetdrivstoff til sivile formål 2,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter · Elfly levert våren 2018 · Avansert biodiesel ved Oslo, Trondheim, Bergen, Ålesund, Molde og Kristiansand · Anskaffet 11 elektriske og 12 hybridelektriske kjøretøy · Økning i antall ladepunkter · Skiltgjenkjenningsløsning på samtlige lufthavner · Kollektivandel Oslo lufthavn 71 prosent · 25 000 kurvede innflygninger ved Oslo lufthavn · Bærekraftig jet biodrivstoff på Oslo og Bergen lufthavn
7 REN ENERGI FOR ALLE 	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"> · To 1 500 m dype geotermiske energibrønner på Oslo lufthavn · Snødeponi på Oslo lufthavn for nedkjøling av bygg · Solcelleanlegg på Svalbard lufthavn utvidet · Alle lufthavner energiledelse og energioppfølgingssystem
14 LIV UNDER VANN 	Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø	<ul style="list-style-type: none"> · 11 lufthavner mer avisings-kjemikalier enn tillatt · Tiltak/planer for fjerning av PFOS v. Harstad/Narvik, Fagernes, Oslo lufthavn
15 LIV PÅ LAND 	Avinor skal arbeide aktivt for å redusere støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for beboerne ved 10 av Avinors mest støyutsatte lufthavner innen 2020	<ul style="list-style-type: none"> · Minimal økning i flystøy tross betydelig økt trafikk på Oslo lufthavn · 95 prosent overholdelse av nye utflygingskorridorer · Gjennomført støykartlegging Bergen lufthavn, Flesland – nye flytraséer for helikopter innført · Gjennomført støykartlegging på Sandane, Båtsfjord, Sogndal, Hasvik og Kirkenes

Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver

BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2018
8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST 	Skape en forbedringskultur i hele konsernet	<ul style="list-style-type: none"> · 70 prosent høyt eller svært høyt engasjement for jobben · Gjennomført forhandlingsprosess for ny pensjonsordning · Implementert konsernfelles rammeverk opplæring · Digital modenhetsanalyse gjennomført · Lansert Avinors lederplattform · Prosjekt for ny organisering av opplæring igangsatt · Program for medarbeidere som utmerker seg utviklet · Antall lærlinger 20
17 SAMARBEID FOR Å NÅ MÅLENE 	Sykefravær 4,5 prosent eller lavere	<ul style="list-style-type: none"> · 4,7 prosent sykefravær · Opprettet IA-utvalg · Nye rutiner og kurs i sykefraværs- oppfølging innført
	H1-verdi <2 H2-verdi <10	<ul style="list-style-type: none"> · H1-verdi: 3,8 · H2-verdi: 5,1 · 11 fraværsskader, hvorav 4 alvorlige
	Redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene	<ul style="list-style-type: none"> · De fleste enheter redusert antall brudd, men enkelte har hatt uforutsette bemannings-utfordringer i perioder. Fulgt tett opp med konkrete tiltak
5 LIKESTILLING MELLOM KJØNNENE 	Kvinneandelen i konsernet skal være 25 prosent i løpet av 2020	<ul style="list-style-type: none"> · Kvinneandelen blant fast ansatte er 22,5 prosent · Antallet kvinner i ledende stillinger er tilnærmet lik andelen kvinner i selskapet, med 20,5 prosent i konsernet som helhet, 33,3 prosent i konsernledelsen og 50 prosent i styret · Opprettet et kvinne-nettverk som skal bistå HR i å tiltrekke og beholde dyktige kvinner
	Avinor er IA-bedrift med mål om å hindre utstøting fra arbeidslivet	<ul style="list-style-type: none"> · Tilpassede arbeidsavtaler med 30 medarbeidere
	Avinor skal bidra til økt sysselsetting for personer med nedsatt funksjonsevne og reduserte yrkesmuligheter	<ul style="list-style-type: none"> · Gjennomført tilretteleggingstiltak for personer med nedsatt funksjonsevne og reduserte yrkesmuligheter
	Forhindre HMS-avvik, personskader og arbeidsrelatert sykdom	<ul style="list-style-type: none"> · Etablert HR-, Kompensasjons- og HMS-utvalg under konsernstyret · Etablert HMS-handlingsplaner for alle lokale enheter · utarbeidet kompetanseplan iht krav i arbeidsmiljøloven

Avinor skal sikre ansvarlig forretningsførsel

BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2018
<p>8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST</p> 	<p>Nulltoleranse for alle former for korrupsjon</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Utviklet anti-korrupsjonsprogram med fokus på forebyggende og kontrollerende aktiviteter · Implementert overvåking av korrupsjonsrisiko i konsernsystem for strategisk risikostyring · Gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse av korrupsjon og misligheter i prosjektstyrings-miljøene i utbygging og IT · Identifiserte risiko håndteres via compliance officer og fagmiljøet
<p>12 ANSVARLIG FORBRUK OG PRODUKSJON</p> 	<p>Ansatte, leverandører og samarbeidspartnere skal kjenne og følge Avinors etiske retningslinjer</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Ledergrupper og risikoeksponert personell gjennomført skreddersydd opplæring tilpasset risikoen · Obligatorisk kurs for alle ansatte og innleid personell · Avinors kontraktspartner avtale om ansvarlig forretningsførsel · Alle ansatte er pålagt å registrere egne eksterne verv, bierverv og øvrige roller
	<p>Avinor skal ha gode varslingsrutiner for håndtering av kritikkverdige forhold i alle deler av organisasjonen</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Nedsatt utvalg som behandler varsler om kritikkverdige forhold i alle deler av organisasjonen · I underkant av 200 henvendelser – alle ferdig behandlet · Avinors compliance-funksjon fulgt opp at konsernet etterlever eksternt og internt regelverk knyttet til korrupsjon, misligheter og etisk regelverk. Rapport til ledelse/styret
	<p>Avinor skal motarbeide konkurransehemmende atferd</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Etablert konsernretningslinjer som utfyller det off. regelverket for å sikre konkurranse i den enkelte kontraktsinngåelse.
	<p>Avinor skal sikre at alle avtaleparter har etiske retningslinjer og tar samfunnsansvar på alvor</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Inngått samarbeidsavtale med Skatteetaten om forsterket innsats mot arbeidsmarkeds-kriminalitet. · Følger regelverket for offentlig anskaffelser
	<p>Avinor skal sikre ansvarlig behandling av personopplysninger</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Utpekt personvernombud · Etablert system for internkontroll · Inngått databehandleravtaler med underleverandører · Ikke mottatt klager vedrørende brudd på kunders personvern i 2018.

Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester

Avinors samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nettverk 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 av reisende.

Den operative basisvirksomheten foregår under utfordrende værmessige og topografiske forhold, og blir kontinuerlig utviklet. For å møte krav og forventninger hos våre interessenter er fire hovedmål prioritert:

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

LUFTHAVNUTVIKLING

Avinor har gode rammebetingelser for å løse sitt samfunnsoppdrag og sørger for å videreutvikle og vedlikeholde et nettverk av små og store lufthavner i hele landet. Regjeringen framhevet i sin Eiermelding i 2017 spesielt de vellykkede utvidelsene på Bergen lufthavn, Flesland og på Avinor Oslo lufthavn. Videreutviklingen av Avinors lufthavner har fortsatt i 2018.

Tilrettelegger for økt non-Schengen trafikk på Avinor Oslo lufthavn

De siste årene har trafikken til og fra land utenfor Schengen vist en betydelig større vekst ved Oslo lufthavn enn trafikken innenfor. Det vurderes som helt nødvendig å legge til rette for denne trafikken ved å bygge god og tilpasset infrastruktur. Det vil bidra til å gi Norge økt konkurransekraft og vil ha store samfunnsøkonomiske gevinster. 1. oktober 2018 startet arbeidene med utbyggingsprosjektet «Utvidelse Non-Schengen Øst» på Oslo lufthavn. Prosjektet omfatter et bygg på omkring 30 000 kvadratmeter knyttet til østre del av terminalen. Byggearbeidene skal etter planen være gjennomført andre kvartal 2022. Den totale kostnadsrammen for utvidelsen er på 3,3 milliarder kroner. Kapasiteten på dagens område for trafikk utenfor Schengen-området er på 5,5 millioner passasjerer og vil etter utvidelsen være på om lag 8 millioner passasjerer i året.

Planlegger sjømatcenteret for flyfrakt på Avinor Oslo lufthavn

Avinor og Worldwide Flight Services (WFS) signerte i august 2018 en intensjonsavtale om å drive et sjømatcenter for flyfrakt på Avinor Oslo lufthavn. Det nye sjømatcenteret skal kunne håndtere opptil 250 000 tonn sjømat årlig. Det vil bidra til å gjøre

norsk sjømat mer konkurransedyktig globalt. Sjømatcenteret vil kunne tilby framtidsrettede og industrialiserte logistikk-løsninger for sjømatnæringen. Per i dag er det 14 forskjellige fraktflyselskaper som ukentlig betjener Oslo lufthavn.

Planlegger tredje rullebane på Avinor Oslo lufthavn

I mars 2018 fikk Avinor og Ullensaker kommune i oppdrag av Samferdselsdepartementet å planlegge for en tredje rullebane etter plan- og bygningsloven, basert på det østre alternativet. I desember sendte formannskapet i Ullensaker kommune en juridisk betenkning til departementet der de orienterte om at de har vedtatt å stanse arbeidet med en tredje rullebane inntil videre. Dette ble begrunnet med at kommunen mener lokaliserings spørsmålet ikke var behandlet i samsvar med plan- og bygningslovens regler eller den framgangsmåten Samferdselsdepartementet selv har skissert.

Avinor har tatt beslutningen i formannskapet til etterretning og medio januar 2019 er status at Avinor forventer beskjed fra Samferdselsdepartementet om videre framdrift.

Ny Bodø lufthavn

Regjeringen ønsker å legge til rette for god byutvikling og regional utvikling i Bodø. I forbindelse med nedleggning av Bodø flystasjon og Forsvarets påfølgende avhending av statens eiendommer, har Bodø kommune tatt initiativ til å flytte Bodø lufthavn og frigjøre sentrumsnære arealer til byutvikling. Som en del av grunnlagsmateriale for Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 fra etatene og Avinor, ble det gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse som viser at dette kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Den samfunnsøkonomiske gevinsten oppstår i hovedsak gjennom reduserte transportkostnader for befolkning og næringsliv sammenliknet med et alternativ der byutviklingen skjer lenger unna sentrum. En flytting innebærer også at Avinor kan unngå å gjøre nødvendige og kostbare oppgraderinger på dagens lufthavn.

I henhold til NTP 2018-2029 vil staten bidra med 2,4 milliarder kroner, hvorav 0,2 milliarder kroner avsettes til flytting av redningshelikoptertjenesten. Resten av finansieringen skal dekkes av Avinor samt lokale finansieringsbidrag. Gjennom NTP gir regjeringen Avinor i oppdrag å fortsette arbeidet med planlegging av flyttingen med sikte på å fremme en konsesjons-søknad. Prosjektet skal gjennomgå ekstern kvalitetssikring etter



Avinor Oslo lufthavn.

statens ordning for kvalitetssikring av store statlige investeringsprosjekter. Avinors planleggingsarbeid pågår, og bygging og etablering skal foregå samtidig med drift av dagens lufthavn. Prosjektkostnaden utredes som del av planleggingsarbeidet.

Prosjektet støtter opp under Bodø kommunes «Smart Bodø» initiativ. Det utløser et stort potensial for samarbeid med offentlighet, forskningsmiljø og næringsliv. «Ny flyplass – ny by» skal gi et helhetlig sluttresultat for innbyggerne, med reduserte klimautslipp og mer effektiv transport for byens befolkning, lokalt og regionalt næringsliv og tilreisende. Målet er at den nye lufthavnen skal åpne mellom 2024 og 2026, med en kapasitet på 2,5 millioner passasjerer.

Ny lufthavn ved Mo i Rana

Stortinget besluttet i 2017 bygging av ny stor lufthavn ved Mo i Rana som erstatning for dagens lokale lufthavn på Røssvoll. Dagens lufthavnstruktur skal beholdes. Det betyr at verken Mosjøen lufthavn Kjærstad eller Stokka i Sandnessjøen skal legges ned. I NTP 2018 – 2029 er det forutsatt statlig finansiering i siste halvdel av planperioden. Det blir arbeidet lokalt med en finansiell løsning for å starte prosjektet så snart som mulig. I februar 2019 ga regjeringen klarsignal til at det kan lyses ut en anbuds konkurranse for bygging av Polarsirkelen lufthavn i Rana kommune. Lufthavnene Mo i Rana og Mosjøen er gjenstand for oppgraderinger i størrelsesorden 70 millioner for å sikre stabil og sikker drift i påvente av ny lufthavn.

Oppgraderingen av Stavanger lufthavn, Sola snart slutført

Etter nedgangen i trafikken, som startet i 2014 som følge av stagnasjon i oljevirkomheten, er optimismen tilbake i Stavangerregionen. Dette vises blant annet gjennom økte investeringer offshore, reduksjon i arbeidsledighet og et større fokus på turisme.

Hittil har optimismen ført til vekst i innenlandstrafikken. Utlandstrafikken har foreløpig ikke vokst tilsvarende, delvis på grunn av begrenset flytilbud.

I løpet av 2019 vil flere store utbyggingsprosjekter bli slutført. Kundetilfredsanalyser viser allerede at passasjerene setter pris på oppgraderingene som er gjennomført.

Lufthavnen er ellers engasjert i flere prosjekter innen blant annet elektrifisering av transport og tilrettelegging for elfly.

Videreutvikling av Tromsø lufthavn

Nordlystrafikken har ført til betydelig trafikkøkning ved Tromsø lufthavn, gjennomsnittlig 3,9 prosent per år de siste årene. På denne bakgrunn er det satt i gang et forberedende arbeid, hvor alternative utvidelser av terminalen er utredet. Konsept for videre utbygging er valgt, og prosjektet går nå inn i en forprosjektfase. Målet er at terminalutvidelsen skal stå ferdig i 2021/22 og ha en kapasitet på 2,7 millioner passasjerer. Det er også iverksatt skisseprosjekt på ny flyavising, nye flyoppstillingsplattformer og forlengelse av rullebane.



Driften på Haugesund lufthavn konkurranseutsettes. På Haugesund lufthavn besluttet Regjeringen å sette bort hele driften til andre enn Avinor gjennom anbudskonkurranse, en såkalt tjenestekonsepsjonsmodell. Det innebærer at Avinor ikke selv kan levere anbud, men skal fortsatt eie lufthavnen. 12. mai 2019 overlater Avinor driften av Haugesund lufthavn til den lokale aktøren Lufthavndrift AS. Dette er resultatet etter anbudsprosess og forhandlinger mellom partene som har pågått i 2018.

Harstad/Narvik lufthavn framskutt base for Forsvaret. Stortinget har besluttet å etablere en framskutt base for Forsvarets nye jagerfly F-35 (QRA) på Harstad/Narvik lufthavn samt at basen for overvåkingsfly (MPA) skal flyttes fra Andenes til Harstad/Narvik. QRA skal være operativ på Harstad/Narvik innen høsten 2021, mens nye overvåkingsfly skal være operative innen våren 2022. Dette innebærer at Forsvaret må gjøre en rekke investeringer på lufthavnen. Forsvarets framtidige investerings- og driftsbehov vil få store konsekvenser for den sivile delen av lufthavnen. For Avinor er det viktig at forsvarets aktivitet ikke er til hinder for videre drift og utvikling av den sivile delen. Avinor samarbeider tett med Forsvaret om disse problemstillingene.

Harstad/Narvik lufthavns eneste utviklingsområde ligger i den nord-østlige delen av lufthavnen. Dette området er i dag forurenset med PFAS. Videre planlegging for området er avhengig av at dette problemet håndteres på en forsvarlig måte.

Dagens terminal har et tak på 1 million passasjerer og nærmer seg kapasitetsgrensen. Avinor vurderer å utvide terminalbygget.

Andøya flystasjon planlagt nedlagt

Andøya flystasjon eies og drives av Forsvaret og er planlagt nedlagt – i henhold til Forsvarets planer medio 2022. Driften av lufthavnen skal likevel fortsette, slik at det legges til rette for den videre utviklingen til Andøya Space Center og Andøya Test Center. I tillegg har Forsvaret signalisert behov for Andøya som beredskapsbase. Det er også forslag om Andøya som forsterkningsbase. Ovennevnte medfører et større dimensjonerende behov enn hva sivil luftfart har behov for. Men utviklingen på Andøya kan, spesielt gjennom etablering av dronesenter, satellittoppskytningsanlegg, utbygging av Andenes fiskerihavn og en eventuell sivil flyskole, medføre endringer i de sivile behovene.

Det er ikke bestemt hvem som skal overta ansvaret for Andøya i framtiden. Dersom driftsansvaret overføres til Avinor vil dette øke selskapets kostnader med anslagsvis 20-40 millioner kroner i året.

Vurderer ny lufthavn i Hammerfest

Avinor har gjennomført studier av de værmessige og operative forutsetningene for å anlegge ny lufthavn i Hammerfest. Arbeidet ble ferdigstilt i desember 2017 og konkluderte med at Grøtnes var egnet som lokalisering for en eventuell ny lufthavn for Hammerfest. Samferdselsdepartementet ga i brev av 25. juni 2018 Avinor i oppdrag å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) av lufthavnsløsninger for Hammerfestregionen, slik at prosjektet kan vurderes som en del av grunnlagsdokumentet til neste nasjonale transportplan. I KVU'en vil to konsepter på Grøtnes bli vurdert, et med 1199 meters rullebane for 50-seters maskiner og et med lang rullebane egnet for de jettfly som er i bruk på

innlandsrutene i dag. Disse nyanleggene blir sammenlignet med konsekvensene av å bygge ut dagens lufthavn maksimalt.

Det er forventet en økning i offshorevirksomheten ut fra Hammerfest de neste årene. I påvente av en eventuell ny lufthavn vil det være nødvendig å gjøre enkelte tilpasninger ved dagens lufthavn. Arbeidet med et skisseprosjekt for utvidelse av kapasitet for helikopteroperasjoner, herunder tilpasninger i terminalene, er igangsatt.

Vurderer ny lufthavn i Lofoten

Arbeid med en eventuell ny felles lufthavn i Lofoten pågår. Avinor foreslo i NTP 2014 – 2023 å bygge ny stor lufthavn for Lofoten på Gimsøy som erstatning for dagens lokale lufthavner i Leknes og Svolvær. En ekspertgruppe vurderte at den værmessige tilgjengeligheten ville bli 94 prosent. Statens Vegvesen startet samtidig utredningen av en eventuell ferjefri kryssing av Hadsselfjorden som hvis gjennomført ville ført til store endringer i kjøretider mellom de ulike lufthavnene i regionen og således trafikkgrunnlaget for en ny stor lufthavn. Avinor ville derfor vurdere om det var andre lokaliteter som ville gi bedre værmessig tilgjengelighet, samt se lufthavnstrukturen i sammenheng med utviklingen i vegsystemet. I 2018 er det blant annet gjennomført flere værmålinger i Lofoten. Prosjektet har som mål å komme med en anbefaling til NTP 2022-2033.

Avinors virksomhet ved Fagernes lufthavn avviklet

Driften ved Fagernes lufthavn ble formelt lagt ned 1. juli 2018, da ingen lokale aktører hadde meldte seg til å overta. Stortinget vedtok samtidig at Avinor skal opprettholde den tekniske og operative statusen på Fagernes lufthavn i inntil tre år etter stengningen, slik at en eventuell overtakelse og gjenåpning i regi av lokale interesser ikke vanskeliggjøres.

AVINORS SAMFUNNSPÅLAGTE OPPGAVER

Avinor-konsernet utfører en betydelig mengde samfunnspålagte oppgaver på vegne av den norske stat som ikke naturlig følger av samfunnsoppdraget, som er å eie og drifte et landsomfattende nett av lufthavner og flysikringstjeneste:

- Oppgaver som direkte følger av Eiermeldinger, som planlegging, utredning, forskning og utvikling, ambulanseredskap, tilrettelegging for tilbringertransport, bidrag til redningstjenesten og drift av kart- og kunngjøringstjenesten
- Sektorpolitiske oppgaver av ulik karakter som for eksempel Nasjonal transportplan, enkelte relasjoner til Forsvaret m.m.
- Tjenester som er knyttet til Avinors monopolrolle, men som også eventuelle konkurrenter er avhengig av, som f. eks. nettverkstjenester og radardata, opplæring av flygeledere osv.
- Tjenester som ytes til ikke-kommersielle aktører som for eksempel allmennflyging

Det er vanskelig å beregne nøyaktig hvor store kostnader de samfunnspålagte oppgavene utgjør for Avinor, men de anslås å være i størrelsesorden 500-600 mill. kroner per år. Avinor finansierer i dag disse kostnadene delvis gjennom luftfartsavgiftene og delvis gjennom kommersielle inntekter.

SKILLE UT FLYSIKRING FRA AVINOR OG KONKURRANSEUTSETTE TÅRNTJENESTEN

I Eiermeldingen om Avinor (Meld. St. 30/2016-2017) som ble lagt fram i april 2017, var Regjeringen tydelig på at den har til hensikt å skille ut flysikringsvirksomheten fra Avinor og at dette skal gjennomføres før neste Eiermelding. Avinor har vi gitt sine innspill til prosessen og beslutningen ligger hos Samferdselsdepartementet.

Regjeringen signaliserte også tydelig at det vil bli innført konkurranse på tårn- og innflygningstjenestene på Avinors lufthavner. Regjeringen åpnet også for at Avinor Flysikring AS skulle få anledning til å delta i konkurranse om tårn- og innflygningstjenester internasjonalt. Avinor Flysikring har som følge av dette deltatt i konkurranser både i Norge og internasjonalt.

Regjeringen ga i 2017 Avinor støtte til å videreutvikle og inkludere flere lufthavner inn konseptet fjernstyrte tårn, der dette gir større innsparinger enn konkurranseutsetting. Dette har blitt fulgt opp, og prosjektet har benyttet 2018 på å utvikle prosjektet videre. Høsten 2019 forventes det første fjernstyrte tårnet å bli satt i drift, på Røst lufthavn. Sentralen for fjernstyrte tårn vil ligge i Bodø.

RUTEUTVIKLING

Avinor jobber tett med flyselskaper og ulike interessenter for å utvikle rutetilbudet ved Norges lufthavner. Det å tiltrekke seg ny trafikk er viktig for å opprettholde vårt samfunnsoppdrag, som blant annet er å utvikle og drive et sikkert, effektivt og bærekraftig luftfartssystem i hele landet.

I luftfartsindustrien er det vanlig at lufthavner bidrar til å redusere flyselskaperens risiko gjennom ulike former for tilrettelegging ved lufthavnene og økonomiske bidrag. Incentivordningene er utviklet for å styrke konkurransekraften til norske lufthavner og har vært en offisiell ordning innen ESA siden 2009.

Avinors incentivordninger består av oppstart- og markedsføringsstøtte til nye ruter, samt bonus for passasjervekst. Søknader vurderes særskilt, det legges vekt på prosjektets lønnsomhet for Avinor. De tre siste årene har Avinor i gjennomsnitt bidratt med 70 millioner kroner årlig til flyselskaper og andre interessenter gjennom incentivordningene. En betydelig andel har gått til ruteutvikling og markedsføring av reisemål tilknyttet lufthavner utenfor Oslo-området. Resultatet er nye direkteruter til utlandet, som er av avgjørende betydning og en forutsetning for vekst i turisme og lokalt næringsliv. Nær 1 million nye passasjerer på våre lufthavner kan knyttes direkte til de nye rutene.

Informasjon om våre insentiv ordninger er publisert på vår hjemmeside: <https://avinor.no/aviation/route-development/incentives/>

TILGJENGELIGHET FOR ALLE - UNIVERSELL UTFORMING

De aller fleste har behov for å reise og å kunne planlegge og gjennomføre reiser på en god og trygg måte. Universell utforming er derfor en viktig premiss for at Avinor skal kunne tilrettelegge flyreisen på en forutsigbar og sømløs måte. Avinor arbeider kontinuerlig for å innfri krav om universell utforming. Det legges stor

vekt på å samarbeide tett med nasjonale og regionale brukerfora, noe som gir resultater i form av felles løsninger. Samarbeidet skjer både gjennom dialog sentralt i PRM-forum, samt «Flygruppa» der organisasjonene er representert sammen med flyselskapene og Avinor. Tilsvarende representasjon skjer lokalt i større byggeprosjekter og gjennom andre lokale fora, som nettverksarbeid.

I henhold til «Forskrift om universell utforming av lufthavner, og om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter ved lufttransport» av 16. juli 2013, har Avinor gjennomført en kartleggingsprosess med Luftfartstilsynet som tilsynsmyndighet. Kartleggingen av universell utforming har synliggjort behovet for planlagte og koordinerte tiltak, slik at alle Avinors lufthavner blir universelt utformet. Tiltakene ble startet opp i 2018, og planlegges utført framover, slik at alle Avinors lufthavner er universelt utformede i 2025.

Det er etablert Avinorstandarder for terminal- og driftsbygg, som ivaretar krav til universell utforming i byggeprosjekter. Det er her tatt inn krav både fra Teknisk forskrift og fra Norsk Standard når det gjelder universell utforming, og svarene fra høringen hos organisasjonene FFO, NHF og Blindeforbundet, er tatt med i videre arbeid. Gjennom standardiserte løsninger ønsker Avinor å bidra til at Avinors lufthavner vil være mer forutsigbare og lesbare for alle reisende.

Det er gjennom tilskudd fra Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet laget interne e-læringsmoduler som skal være en felles læringsplattform for universell utforming i konsernet.

Føringene innen universell utforming blir implementert på lufthavner i forbindelse med konkrete tiltak, nybygg eller større ombygninger. Det er en økende bevissthet om hvordan reisen kan tilrettelegges for alle på en god måte. Fortsatt er nivået innen universell utforming varierende, men med økt fokus på tiltak i årene som kommer vil variasjonen reduseres. Også for eldre terminalbygg, som er bygget i en annen tid under andre forskrifter, vil det bli startet opp tiltak innen universell utforming i henhold til dagens standard.

Terminalutforming og ombordstigningsløsninger er sentrale ledd for å få de reisende vel om bord i flyet. Terminalen utfordres av nye typer tekniske løsninger, kommersielle krav og ønsket passasjerstrøm. Dette vil være i fokus for Avinor framover. Passasjerbroer vil være tilpasset store og mellomstore lufthavner, og ramper og elektriske trappeklatrere vil fungere for mindre lufthavner, slik at alle kommer om bord på en god måte.

Et tilbud som bidrar sammen med universell utforming er Avinors assistansetjeneste. Denne omfatter reisende med redusert mobilitet. For at reisen skal være gjennomførbar og trygg, gir Avinor et omfattende tilbud fra ankomst til lufthavnen til vedkommende er vel bord i flyet.

Reiseplanlegging gjennom internett og mobile løsninger blir stadig mer sentralt, også for denne type tjenester.

Mulighetene til å gi de reisende informasjon og veiledning gjennom ulike teknologiske kanaler utvikler seg raskt og øker muligheten for alle til å kunne ta seg fram på egenhånd. Avinor er i ferd med å videreutvikle digitale kanaler tilrettelagt for blant andre blinde og svaksynte – i tett og god dialog med brukergruppene.

PÅ VEI MOT EUROPATOPPEN I KUNDEOPPLEVELSER

Med kundefokus som en av kjerneverdiene og sømløse kundeopplevelser som et strategisk hovedmål, beveget vi oss i 2018 enda et hakk opp mot europatoppen i gode kundeopplevelser.

Airport Service Quality (ASQ)

Oslo lufthavn og Bergen lufthavn ble av ACI kåret til «Europas beste flyplass» på kundetilfredshet i hver sin størrelseskategori. Bergen lufthavn får i tillegg en pris for «størst forbedring» i kundetilfredshet i sin kategori. I følge ACIs World Director General Angela Gittens gis denne prisen som en anerkjennelse til de lufthavnene som har fått de beste tilbakemeldingene av de reisende på god kundetilfredshet i løpet av 2018. Hun framhever at lufthavnene har forstått at god kundetilfredshet er et viktig verktøy i en konkurranseutsatt bransje, og at ACIs målinger er de eneste verdensomspennende som gir flyplassene konkrete tilbakemeldinger fordelt på flere kategorier innenfor kundetilfredshet.

Det viser at passasjerene verdsetter de to største investeringene Avinor har gjort de siste årene; terminalutvidelsene på Oslo lufthavn og Bergen lufthavn, Flesland.

Oslo lufthavn har som mål å komme inn blant topp-10 på kundetilfredshet i Europa, og var i 2018 på god vei mot målet da vi klartet 9 plasser oppover til en 22. plass i fjerde kvartal 2018.

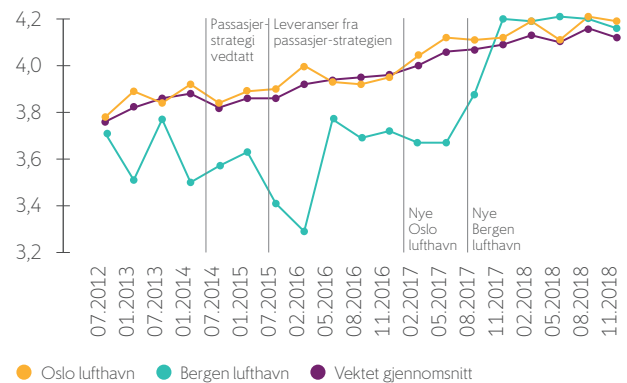
Godt vertskap på lufthavnen

Den menneskelige faktoren er vel så viktig som den flotte terminalen og de sømløse prosessene når vi skal skape gode reiseopplevelser. Vi har satt fokus på vår rolle som vertskap på lufthavnen og invitert med oss alle samarbeidspartnere til en felles innsats for å skape gode reiseopplevelser. Vi gjennomførte en pilotperiode på en strukturert satsing på vertskap i Oslo og Bergen i 2018, og erfaringer fra pilotperioden vil danne grunnlaget for videre satsing på godt vertskap på alle lufthavnene.

Vi har i lys av vertskapsrollen startet med hyppige observasjoner av servicekvaliteten som ytes til kundene innenfor lufthavnens tilbud av butikker og serveringssteder. Målet er å styrke våre samarbeidspartnere som på vegne av oss er vertskap. Både Avinor og samarbeidspartnerne mottar løpende og systematisk feedback fra serviceobservasjonene, som følges opp med regelmessig trening av operative ledere i salg- og serviceledelse. Vi ønsker å

ASQ OVERALL SATISFACTION – GJENNOMSNIITT 8 STØRSTE LUFTHAVNER

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



spille våre samarbeidspartnere gode. Initiativet har blitt svært godt mottatt blant lederne i butikkene og på serveringsstedene hos våre samarbeidspartnere på lufthavnen, som sammen med sine øvrige servicemedarbeidere bruker den nye innsikten i sitt arbeid mot gode kundeopplevelser.

Tildelingen av de tre prisene nevnt ovenfor er også en anerkjennelse til de ansatte ved alle de selskapene vi samarbeider med på våre lufthavner.

Nye måter å kommunisere med kundene

Med stadig utvikling i passasjerenes bruk av og forventninger til digitale tjenester, har Avinor tilgjengeliggjort stadig flere produkter og tjenester via digitale kanaler. Det er utviklet en felles passasjerapp som omfatter alle lufthavnene i Avinor, det er etablert bookingtjenester for parkering, forhåndsbestilling av mat og drikke, samt duty free. Innenfor passasjerkommunikasjon har vi entret stemmestyrings univers, og ny plattform for digital kundekommunikasjon (CRM) er implementert. De 175 000 nyhetsbrevene vi sender ut hver måned blir mer lest enn de vi sammenlikner oss med. Det bekrefter at våre kunder er interessert i informasjon og tilbud fra Avinor. All digital passasjerkommunikasjon i Avinor er i henhold til gjeldende personvernlovgiving.



Inge Fidjeland

Director Airport Fashion,
Airport Retail Group AS

Å ha en samarbeidspartner i AVINOR som virkelig forstår viktigheten av gode kundeopplevelser i varehandel er en klar styrke for oss. I et marked med økende konkurranse fra netthandel blir de gode kundeopplevelsene stadig mer avgjørende.



Sølvi Ness

Driftsdirektør,
SSP Norge

Å gi kundene en bedre opplevelse samler og engasjerer oss på alle nivå i vår organisasjon. Det er supert med tiltak som fremmer samarbeid med Avinor og andre aktører på veien mot vertskap i verdensklasse.

AVINORS SPONSORSTØTTE

Avinors sponsorbidrag skal i hovedsak gå til lokale fritidsaktiviteter, sosiale tiltak og idrett blant barn og ungdom i lufthavnenes nærrområder. Mange av våre lufthavner bidro med slik støtte i 2018.

Ved hovedkontoret i Oslo samarbeider Avinor med Kirkens Bymisjon gjennom prosjektet «Nabosamarbeid i Bjørvika». Det er også egne aktiviteter for barn og ungdom i regi av Kirkens Bymisjon, der ansatte i Avinor deltar. Årets julegave gikk også 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 til arbeidet med utvikling av biodrivstoff.

KREVENDE VÆR PÅVIRKET PUNKTLIGHETEN

Gjennomsnittlig punktlighet for alle Avinors lufthavner var 83,5 prosent i 2018. 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. I all hovedsak skyldtes redusert punktlighet i 2018 store trafikale utfordringer i Sør-Europa, samt interne utfordringer hos noen av de sentrale operatørene på Avinors nettverk.

Regulariteten er et mål på hvor stor andel planlagte flygninger som faktisk blir gjennomført. Her er Avinors mål 98 prosent. I 2018 var regulariteten for alle lufthavnene samlet på 98 prosent. Resultatet har vært omtrent uendret de siste årene. Grunnlaget for Avinors offisielle statistikk er flyselskapenes informasjon om kanselleringer og ruteendringer som behandles i trafikkinformasjonssystemet ALTi.

FLYSIKKERHET (SAFETY)

De regulatoriske kravene på flysikkerhetsområdet følger av Norges internasjonale forpliktelser gjennom EØS og ICAO (FNs internasjonale organisasjon for sivil luftfart). Basert på disse innfører Luftfartstilsynet norske bestemmelser som Avinor er forpliktet til å følge. Avinor deltar aktivt i internasjonalt arbeid, som i utviklingen av nytt luftfartsrelatert regelverk i Europa, særlig lufthavnregelverk. Flysikkerhetsbegrepet omfatter de engelske begrepene safety (flysikkerhet) og security (sikkerhetskontroll).

Sikkerhet har høyeste prioritet i Avinor og er knyttet til det strategiske området sikker, effektiv og stabil drift på våre lufthavner. For å sikre at Avinor sine tjenester utføres og leveres på et akseptabelt eller forbedret flysikkerhetsnivå, jobbes det kontinuerlig med flysikkerhet og risikostyring. Dette bidrar til å redusere sannsynligheten for skade på mennesker, materiell og kritisk infrastruktur, samt redusere konsekvensen hvis en uønsket hendelse skulle inntreffe.

Operasjonelt risikobilde for alle Avinors lufthavner er etablert i henhold til krav i EU-regelverket. Oversikt og kontroll på farer og de risikoer farene utgjør skal bidra til opprettholdt og forbedret sikkerhetsnivå, samt mer proaktiv og treffsikker styring. Risikobildene kan monitoreres på flere nivåer i organisasjonen. Rammeverket for operasjonell risikostyring er under kontinuerlig utvikling.

Ny rapport (Power BI) som vil bli benyttet i sentrale sikkerhetsmøter er under utvikling. Denne er spisset mot flysikkerhet ved at den kun trekker ut avviksdata innen safety-kategorier og vil være klar til rapporteringen i mars 2019. Rapporten vil gi et tydeligere bilde av utfordringer innen flysikkerhet og vil gjøre det lettere å følge opp disse.

Som en del av flysikkerhetsarbeidet arbeider vi også proaktivt ved hjelp av risikostyring på operasjonell drift. Dette støttes opp av flere nye rapporter for monitorering og presentasjon av lufthavnenes operasjonelle risikobilde. Disse vil bli brukt i lokale og sentrale sikkerhets- og kvalitetsmøter og detaljeringsnivået i rapportene er tilpasset deretter.

Revidering og forbedring av styringssystemet, herunder flysikkerhetsstyringen, har også pågått i 2018.

Arbeid med flysikkerhetskulturen

Det er fullført en sikkerhetskultursatsing på flysikringsenheter gjennom høsten 2017 og våren 2018. Det er også gjennomført sikkerhetskultursurvey i 2018 og et arbeid er i gang med oppfølging og identifisering av tiltak basert på svarene.

Gjennom kompetansebygging og bevisstgjøring innen lufttrafikk-tjenestens underveistjeneste har det vært fokusert spesielt på risiko for underskridelser av atskillellesminima. Det er også satt i gang en satsing på tvers av konsernet med involvering av andre aktører fra luftfarten for å unngå rullebaneinntrengning.

Prosjekt Runway Incursion

Rullebaneinntrengning eller Runway Incursion (RI), utgjør på verdensbasis mindre enn 1 prosent av de fatale ulykkene. Det rapporteres årlig ca. 100 RI eller en forløper til denne ulykkestypen, i Norge. Nivået har holdt seg stabilt i mange år og ligger på et gjennomsnittsnivå i Europeisk sammenheng. Runway Incursions anses å være en av de største risikofaktorer ved lufthavndrift, og Europeiske aktører har gått sammen om å etablere en «European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions – EAPRI». Avinor ønsker å ta en aktiv rolle i dette arbeidet, og har nylig initiert et prosjekt som tar utgangspunkt i læringen fra hendelser i Norge og de anbefalinger som er gitt gjennom EAPRI. Prosjektet vil bli gjennomført i nært samarbeid med Luftfartstilsynet, flyselskaper, Norges Luftsportforbund og andre relevante aktører. Målet er at antall alvorlige Runway Incursions skal reduseres til det halve i en to-årsperiode (ved utgangen av 2020).

Ny leverandør av flygelederopplæring

Avinor Flysikring AS har tildelt kontrakt til ny leverandør av flygelederopplæring for de neste tre årene. Den nye leverandøren er CANI, Czech Air Navigation Institute som er lokalisert i Praha. 15 elever startet sin grunnopplæring hos CANI i september 2018.

ULYKKER OG ALVORLIGE LUFTFARTSHENDELSER

Det var i 2018 ingen luftfartsulykker med eller uten personskader eller alvorlige luftfartshendelser i norsk luftfart der Avinor eller Avinor Flysikring AS medvirket til årsaken.

Rapporteringsgraden har vært svært god, og graden av alvorlighet i luftfartshendelsene har vært lavere.

ULYKKER OG ALVORLIGE LUFTFARTSHENDELSER 2016-2018

	ALVORLIG LUFTFARTSHENDELSE	LUFTFARTSULYKKE U/ PERSONSKADER	LUFTFARTSULYKKER M/ PERSONSKADER
2018	0	0	0
2017	3	0	0
2016	0	1	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

Det er stor økning i droneaktivitet til ulike formål. Avinor undersøker hvordan vi kan støtte utviklingen av dronebransjen og hvordan droneteknologi kan bidra til å effektivisere egne prosesser.

Avinor observerer og rapporterer ulovlig droneaktivitet og deltar i arbeid på nasjonalt og europeisk nivå for å få på plass forskrifter som sikrer sikker bruk av droner. Det er igangsatt arbeid med å identifisere farer og risiko forbundet med droneaktivitet på et utvalg lufthavner. Formålet er å utvikle egnede tiltak for å hindre ulovlig droneaktivitet. Det blir også hentet inn erfaringer fra andre lufthavner, både nasjonalt og internasjonalt. Sommeren 2018 ble en dronepilot domfelt i forbindelse med uautorisert flyging i kontrollert luftrom ved Oslo lufthavn. Hendelsen medførte stenging av luftrommet for en periode.

REVISJONER

Regelmessige revisjoner, ved enhetene og av spesifikke fagområder, er et viktig virkemiddel for å vedlikeholde en god sikkerhetskultur og en høy flysikkerhet. Hensikten er å verifisere at konsernet etterlever relevante lover og forskrifter.

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 blir etablert for ett år av gangen og godkjennes av konsernsjefen. Funn som avdekkes gjennom revisjonene legges inn som avvik i avvikshåndteringssystemet og følges opp av den som er definert som risikoeier. Funn som registreres hos eksterne parter blir fulgt opp av kontraktsansvarlig eller oppnevnt kontaktperson gjennom Avinor sitt avvikshåndteringssystem.

Alle lufthavner i Avinor er nå sertifisert i henhold til ISO 14001 (miljøsertifiseringskrav). Siste eksterne sertifiseringsrevisjon ble gjennomført i november 2018.

Det ble gjennomført 26 interne revisjoner i regi av Avinor AS i 2018. Disse revisjonene har vært gjennomført som systemrevisjoner av prosessområder (top down) eller på lufthavnivå.

OPPFØLGING AV LEVERANDØRER

Leverandører blir også regelmessig revidert 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.

I 2018 gjennomførte Avinor 25 revisjoner av eksterne parter. 15 av disse var leverandørrevisjoner i henhold til inngått kontrakt, 10 var revisjoner av eksterne aktører på lufthavner i henhold til samordningsavtaler eller til krav om ferdselsbestemmelser.

Ved utvalgte nye leveranser blir det også gjennomført såkalte «prior-audits» før en eventuell avtale inngås, for å sikre at det ikke finnes alvorlige avvik eller mangler hos leverandøren. Avinor har gjennomført 2 prior audits i løpet av 2018.

Økt bruk av leverandører og outsourcing av tjenester stiller høye krav til Avinor sitt compliance monitoring system. Derfor arbeider Avinor 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.

Funn som avdekkes gjennom revisjoner legges inn som avvik i avvikshåndteringssystemet. 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 avvikshåndteringssystem som ivaretar også disse.

SECURITY (SIKKERHETSKONTROLL)

Trusselbildet vedvarer fra tidligere år. Særlig blir lett tilgjengelige våpen og kjøretøy vurdert som en stor utfordring. Avinor har tidligere gjennomført analyser for å avdekke securityrelaterte sårbarheter ved alle sine lufthavner og i 2018 ble det iverksatt tilpassede sikringstiltak.

Dette arbeidet fortsetter i årene framover. Målet er at sikrings-tiltak både skal redusere negative konsekvenser ved eventuelle hendelser og vanskeliggjøre gjennomføringen av aksjoner. Styringssystemet er oppdatert ved at sikringsrisikoanalyser kommer inn i alle renovasjons- og nybyggingsprosjekter. Det er etablert graderte system for håndtering av risikoanalyser og oppfølging av skjermingsverdige objekter.

Som en del av å det å levere kostnadseffektive tjenester som gir god sikkerhet, lave kostnader og gode opplevelser, har Avinor i 2018 gjennomført første del av et prosjekt for å oppdatere utstyret til sikkerhetskontroll av innsjekket bagasje. Prosjektet forventer en reduksjon i bruk av personell til denne type sikkerhetskontroll.

I forkant av ny Lov om nasjonal sikkerhet er det gjennomført analyser av konsekvenser for Avinor. Personell fra Avinor har deltatt i arbeidsgruppe under Samferdselsdepartementet. Styringssystemet har blitt oppdatert i forhold til nye krav.

SAMFUNNSSIKKERHET OG BEREDSKAP

Avinor har sluttført arbeidet med innføring av CIM som krisehåndteringsverktøy og har gjennomført øvingsaktivitet for å vedlikeholde kompetansen. Videre har Avinor etablert lavgradert kommunikasjon på flere enheter i henhold til plan.

Avinors deltakelse i totalforsvaret og øvelse Trident Juncture 2018

I lys av den sikkerhetspolitiske situasjonen er fokuset på beredskap og forsvar betydelig økt i hele den vestlige verden. Regjeringen har tatt initiativ til videreutvikling av totalforsvaret og Avinor bidrar aktivt i dette arbeidet sammen med Forsvaret, Direktoratet for Samfunnsikkerhets og Beredskap (DSB) og en rekke andre sivile aktører. Forsvaret har i de senere tiår konsentrert sin virksomhet til militære operasjoner, der tjenesteleveranser fra en rekke sivile aktører er helt avgjørende for å skape et effektivt forsvar.

Høsten 2018 ble NATO-øvelsen Trident Juncture 2018 avviklet i Norge. Dette var en todelt øvelse med en fullskala feltøvelse og en stabsøvelse i etterkant. Begge øvelser ble ledet fra NATOs hovedkvarter i Napoli. Avinor deltok aktivt i planleggingen av øvelsen med blant annet nytt konsept for vertslandsstøtte og har inngått en forpliktende liaisonavtale med Forsvaret Operative Hovedkvarter.

Feltøvelsen involverte mer enn 50 000 soldater og flere hundre skip og fly. En rekke av Avinors lufthavner fikk en betydelig oppgave med jagerfly, helikopter og store luftfartøy for inn- og uttransport av mannskaper og utstyr. Trafikkavviklingen foregikk med stor effektivitet, uten vesentlige ulemper for sivil luftfart og

med svært få alvorlige hendelser i forhold til trafikkomfanget. Avinor Flysikring AS gjorde en betydelig innsats med forberedelse av luftrom, trening og gjennomføring av øvelsen.

Avinor har fått svært positive tilbakemeldinger fra Forsvaret og NATO på vårt engasjement og våre tjenesteleveranser gjennom øvelsen.

I den etterfølgende stabsøvelsen mobiliserte Avinor den interne kriseorganisasjonen på alle nivåer. Øvelsen ga verdifull trening og erfaringer som vil bidra med ytterligere forbedring av evnen til å håndtere større krisesituasjoner.

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

Prosjekter, forskning og utvikling

Arbeidet med Remote Towers ble i 2018 videreført med full styrke. Avinor Flysikring AS kjøpte tomt, hvor det nye Remote Tower Centre vil stå ferdig i første del av 2020. Sammen med Kongsberg-Gruppen og Indra jobber Avinor Flysikring AS videre mot målet om å fjerne 15 tårn fra Bodø mot slutten av 2020.

Senteret vil sysselsette ca. 60 personer, og bidrar til å sikre bedre kunnskapsdeling og redundans ved at man samler fagmiljøet ved det nye senteret i Bodø.



Det nye Remote Tower Centre-senteret i Bodø blir verdens største og skal stå klart i 2020.



Fagernes lufthavn var arena for den aller første visningen av Norges første autonome brøytebiler i mars 2018. Vinteren 2019 blir de testet på Oslo lufthavn.

Den første lufthavnen i Norge som blir betjent av fjernstyrte tårn er Røst. Dette skal etter planen skje i løpet av høsten 2019.

Avinor AS deltar aktivt i SESAR 2020 (EUs store FoU-program for luftfart). Gjennom SESAR2020 jobber sektoraktører og FoU-miljø sammen om teknologiutvikling og -validering som er en av pilarene i Single European Sky. Avinors kompetanse bidrar til å øke sikkerhet, kapasitet og forutsigbarhet og reduksjon av miljøbelastning i det europeiske luftfartsnettverket.

Avinor samarbeider med andre i flere FoU-prosjekter som har fokus på samfunnsnytte. «Smartere Transport Bodø» er et samarbeidsprosjekt med Nordland fylkeskommune, Bodø kommune og Telenor der aktørene skal bidra til å utvikle løsninger som gir framtidens mobilitetsløsninger i Bodø. Prosjektet er finansiert av samferdselsdepartementet. I «Digital Airports» som er finansiert av Norges Forskningsråds Transport 2025-program, skal Høyskolen i Kristiania og partnere undersøke effekten av digital teknologi på flypassasjerenes reiseopplevelse og på effektiviteten i det norske lufthavn-nettverket.

På lufthavnene har utforskning og utvikling av innovative prosjekter fortsatt. Prosjekter som fjernstyrt passasjerassistanse eller robot-guide har som mål å bidra til bedre informasjons-tjenester til våre reisende. Autonome brøytebiler og flere digitaliseringsprosjekter rundt drift og vedlikehold har som mål å redusere kostnader knyttet til det norske lufthavn-nettverket. Prosjektet OSL2020 på Oslo lufthavn dreier seg om forenkling og effektivisering av driften. Første leveransene kommer i løpet av februar 2019. Hovedfokus i første fase er på vedlikeholdsprosesser, standarder og digitalisering. Et annet tiltak er smart renhold, blant annet robotrenhold.

Avinor deltar i flere FoU-prosjekter knyttet til utvikling av bærekraftig biodrivstoff til luftfart, i samarbeid med blant andre SINTEF, BI og NMBU.

Avinor deltar også i Klima 2050, et forskningssenter ledet av SINTEF Byggforsk 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 har konkrete og langsiktige mål for de fire største miljøutfordringene ved lufthavndrift: klima, energi, støy og utslipp til vann og grunn.

For å håndtere miljøutfordringene er god og systematisk miljøstyring en nødvendighet. Det har derfor vært gjennomført et løft innen miljøstyring de siste årene. Det har resultert i at sentral miljøstyring og operativ drift er sertifisert etter ISO 14001:2015-standarden. Alle Avinors lufthavner vil i begynnelsen av 2019 inngå i et felles Avinor-sertifikat.

KLIMAGASSUTSLIPP

Avinors konsernovergripende klimamål: Avinor skal innen 2022 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 passasjerenes transport til og fra lufthavnene) og til slutt klimagassutslipp knyttet til drift av lufthavnene.

Klimagassutslipp fra lufthavndriften

Avinor utarbeider klimaregnskap i henhold til «The Greenhouse Gas Protocol», og kjøper klimavoter for å kompensere for egne utslipp. I 2018 var Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndrift på ca 15 780 tonn CO₂-ekvivalenter, omtrent det samme utslippet vi hadde i 2012. 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. Det har vært en gradvis utbygging av solcellepaneler ved Svalbard lufthavn siden 2016, og det er forventet at energi fra solceller i 2019 vil dekke 5 prosent av lufthavnens strømforbruk. Andre utslippskilder som inngår blant Avinors egne, kontrollerbare utslipp

(vist i figuren til høyre) er kjemikalier til baneavising og brannøvingsfelt.

Avinors klimamål er et absolutt mål, og hensyntar ikke vekst i for eksempel brøytet areal på lufthavnene våre. Utslippene fra Avinors virksomhet avhenger sterkt av værforholdene i vinterhalvåret, som følge av behovet for snøbrøyting, oppvarming og forbruk av avisingskjemikalier. Bruk av baneavisingkjemikalier regnes inn i Avinors klimaregnskap fordi kjemikaliene er laget av fossile karbonkilder og det beregnes derfor klimagassutslipp fra nedbrytningen.

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. Avansert biodiesel benyttes på kjøretøy som ikke så enkelt lar seg elektrifisere (som for eksempel snøfresere og sweepere). Biodieselen som benyttes i Avinor inneholder ikke palmeolje eller palmeoljeprodukter, og er i henhold til EUs bærekraftskriterier. Vi beregner derfor ikke utslipp på biodiesel/biofyriingsolje som er benyttet, og derved inngår ikke denne utslippsreduksjonen i figuren over. Innfasing av ca 320 000 liter avansert biodiesel til kjøretøyene og 67 000 liter biofyriingsolje til oppvarming, har ført til at klimagassutslippene i 2018 er omtrent de samme som i 2012. Dersom ikke disse tiltakene hadde vært iverksatt, hadde vi opplevd en økning i klimagassutslippene i 2018 på ca 7-8 prosent sammenlignet med 2012.

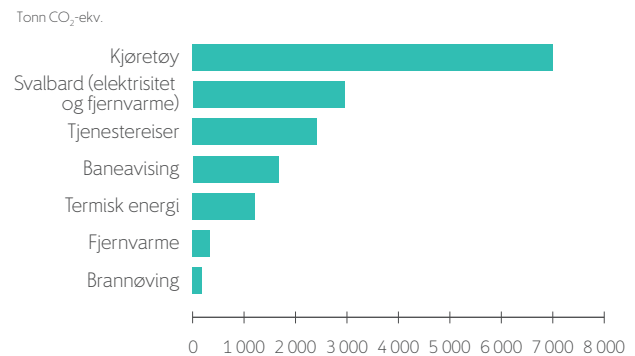
I 2018 ble det benyttet avansert biodiesel ved følgende lufthavner: Oslo, Trondheim, Bergen, Ålesund, Molde og Kristiansand. Bergen lufthavn, Flesland etablerte en egen 30 m³ tank for biodiesel i 2018, og anlegget ble åpnet i september. Alle samarbeidspartnere på lufthavnen kan bruke tankanlegget.

Ved Trondheim lufthavn, Værnes var innblandingprosenten av avansert biodiesel på om lag 28 prosent, mens innblandingandelen ved Oslo lufthavn lå på 20 prosent. For 2019 er det satt mål om biodieselinnfasing på ytterligere én lufthavn, samt økning i forbruksvolum på samtlige 7 lufthavner som benytter biodiesel.

Ved anskaffelser av kjøretøy i Avinor, skal det alltid gjøres en vurdering av om fossile kjøretøy kan erstattes med elektriske kjøretøy. Avinor kjøpte i 2018 inn 36 større og mindre administrative kjøretøy, hvorav 11 var elektriske og 12 hybrider. Årsaken til at det ble kjøpt inn 13 fossile kjøretøy var mangel på tilgjengelige elektriske større kjøretøy med både firehjulstrekk og hengerfeste.

For å redusere klimagassutslippene i Avinor ytterligere, er det nødvendig å gå over til fornybar energi der det er mulig og øke innfasing av biofyriingsolje ved enkelte lufthavner. Oslo lufthavn gjorde en test av avansert biodiesel som fyringsmedium på eget fyringsanlegg i 2018. Testen var positiv og fordi avansert biodiesel er mer kuldebestandig enn biofyriingsolje, kan det benyttes på anlegg som ikke er isolert mot kulde. Andre tiltak som er viktige for å redusere energiforbruket ved Avinors lufthavner er omtalt i kapittelet om energi.

AVINORS KLIMAGASSUTSLIPP KNYTTET TIL LUFTHAVNDRIFT FORDELT PÅ ULIKE UTSLIPPSKILDER



Avinors klimagassutslipp knyttet til lufthavndrift, fordelt på ulike utslippskilder. Forbruk av biodiesel og biofyriingsolje i 2018 er 0-telt og derfor ikke synlig i denne figuren.

Arbeidet med å øke antallet ladepunkter på Avinors parkeringsanlegg har fortsatt i 2018 og forsterkes ytterligere i 2019, etter at det ble satt i gang et prosjekt for å bygge ut nærmere 800 nye ladepunkter på Avinors lufthavner. Ved Bergen lufthavn, Flesland ble det i 2018 etablert en hurtigladestasjon som kan benyttes både av våre samarbeidspartnere og Avinor.

Klimaendringer har ført til økt bruk av baneavisingkjemikalier de senere år. I årene framover vil det være viktig å se på muligheten for å få tak i baneavisingkjemikalier laget fra ikke-fossile karbonkilder. Dette er ikke et produkt som er tilgjengelig i markedet i dag.

Airport Carbon Accreditation (ACA) er en bransjeordning som lufthavnoperatører kan akkreditere seg i. Den forvaltes av bransjeorganisasjonen ACI (Airport Council International), der



Tankanlegg for biodiesel og ny ladestasjon for elektriske kjøretøy og ble åpnet ved Bergen lufthavn, Flesland i september 2018.

Avinor er medlem. Lufthavner som deltar i ordningen må sette forpliktende mål for utslippsreduksjoner, utarbeide detaljerte klimaregnskap og vedta tiltaksplaner. I 2018 var over 250 lufthavner med i ordningen. Dette betyr at omtrent 44 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 starten i 2009. Bergen lufthavn, Flesland og Stavanger lufthavn, Sola har deltatt siden 2014.

TILBRINGERTJENESTEN

For å styrke tilbudet til de reisende, redusere klimagassutslipene 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 transportnett og transportformene. Bosettingsmønsteret i lufthavnens virkeområder gjør også at det ikke er mulig å gi alle et fullgodt kollektivtilbud. Avinors lufthavner har gjennomgående høye kollektivandeler. Eksempelvis ligger Oslo lufthavn høyest i Europa. Andelen har økt de senere år, og målet er ytterligere vekst.

Utviklingen i kollektivandeler i tilbringertrafikken påvirkes blant annet av sammensetningen av passasjerene i flytrafikken. Det viktigste skillet går mellom de som er bosatte i lufthavnregionen og har tilgang til egen bil, og de som er tilreisende og ikke har det. Når trafikken av tilreisende øker mest, går følgelig 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 særlig utfordrende gruppe er de som blir kjørt til eller hentet på lufthavnen med privatbil. Avinor arbeider med insentiver for å få disse til å benytte kollektivtransport. En skiltgjenkjenningsløsning som ble innført ved samtlige lufthavner i 2018 innebærer at kjøretøyene må betale for et opphold utover en gitt gratistid. 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 er å legge infrastrukturen til rette på lufthavnene, og bidra med informasjon om tjenestene til de reisende. Ved Bergen lufthavn, Flesland formidles det nå informasjon om busstilbudet på digitale skjermer. Oslo lufthavn vil fortsette arbeidet fra 2018 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.

Ved Bergen lufthavn, Flesland kom vi et skritt nærmere utslippsfri drosjenæring i 2018, da en avtale mellom Fylkeskommunen, Avinor og energi- og infrastrukturselskapet BKK ble signert. Avtalen omhandler oppføring av hurtigludere på drosjeparkering, og det skal oppføres 18-25 ladepunkter av varierende kapasitet. Anlegget prosjekteres av BKK og er planlagt ferdigstilt i andre kvartal 2019.

Hurtigludere er også etablert ved Stavanger lufthavn, Sola. Disse er lokalisert ved taxidepot (inn mot terminalen), men er tilgjengelig for alle. Ved Oslo lufthavn ble det i 2017 godkjent utbygging av tre ladestasjoner i taxidepot, som kom på plass i 2018.

Oslo lufthavn, Bergen lufthavn, Flesland og Trondheim lufthavn, Værnes har sett en positiv utvikling i kollektivandelen i tilbringer-tjenesten 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 bidratt til å redusere antallet som bruker privatbil.

KOLLEKTIVANDELER VED DE FIRE STØRSTE LUFTHAVNENE I NORGE

LUFTHAVN	KOLLEKTIVANDEL				
	2009	2017	2018	MÅL 2020	TAXI 2018
Oslo	64	70	71	70	4
Stavanger	14	21	22	30	21
Bergen	27	43	46	50	14
Trondheim	42	49	45	50	11

Kilde: Reisevaneundersøkelsene (RVU)

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 rapporter¹⁾ som skisserer utslippsreducerende tiltak og sammenholder effekten av disse med forventet trafikkutvikling. Ifølge 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.

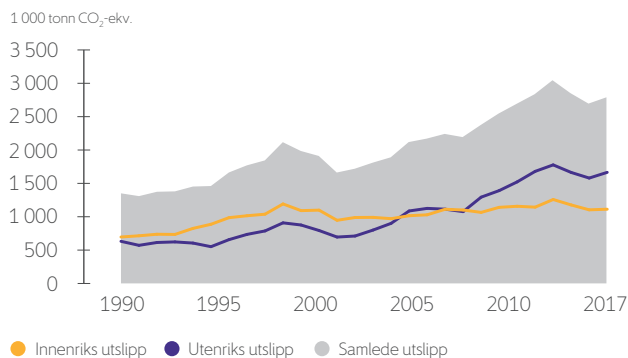
De viktigste utslippsreducerende tiltakene for flytrafikken er knyttet til flåteutskifting, effektivisering av luftrommet, bærekraftig biodrivstoff og introduksjon av elektriske og hybridelektriske fly.

Klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart tilsvarte ifølge Statistisk Sentralbyrå (SSB) i 2017 (siste offisielle tall) 2,1 prosent av samlede innenriks utslipp (1,1 av totalt 52,7 millioner tonn CO₂-ekvivalenter). Det er disse utslippene som er omfattet av Kyoto-protokollen og som rapporteres i SSBs statistikk om klimagassutslipp fra norsk territorium. Dette prinsippet anvendes i alle land.

1) Tilgjengelig på avinor.no. Siste rapport er Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart. Rapport 3. August 2017



KLIMAGASSUTSLIPP FRA NORSK LUFTFART 1990-2017



Klimagassutslipp fra utenrikstrafikken, det vil si fra norske lufthavner til første destinasjon i utlandet, utgjorde i 2017 1,67 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Disse utslippene rapporteres årlig av Miljødirektoratet til FNs Klimakonvensjon (UNFCCC).²⁾

Samlede klimagassutslipp fra alt jetdrivstoff til sivile formål solgt på norske lufthavner i 2017 (siste offisielle tall) tilsvarer i overkant av 5 prosent av Norges samlede utslipp, i størrelsesorden 2,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Utslippene fra innenrikstrafikken var omtrent på samme nivå som i 2016, mens det var en økning i utslippene fra utenrikstrafikken. Samlet var det en liten økning i utslippene.

CO₂-utslipp fra global luftfart var ifølge IATA³⁾ 859 millioner tonn, eller om lag to prosent av de globale CO₂-utslippene (36 milliarder tonn) i 2017.

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 høydene⁴⁾.

Nye, energieffektive fly

Flyelskapene viderefører arbeidet med energieffektivisering og flåteutskifting. SAS og Norwegian fornyer fortløpende sine flåter, og opererer utelukkende siste generasjon fly. Mer energieffektive motorer, forbedret aerodynamikk, lavere vekt og flere seter medfører eksempelvis at de nye Boeing 737-flyene har omkring 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 omkring 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. 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. Oslo lufthavn hadde per 31. desember 2018 gjennomført ca. 25 000 flygninger siden de nye prosedyrene ble innført. Med en beregnet gjennomsnittlig drivstoffbesparelse 75 kg pr innflygning, gir dette er resultat på 6 000 tonn CO₂. Etter planen vil Trondheim, Stavanger og Bergen kunngjøre tilsvarende prosedyrer i desember 2019.

Jet biodrivstoff

Biodrivstoff ble sertifisert til bruk i sivil luftfart i 2009. Siden den gang er det gjennomført flere tusen sivile ruteflygninger med innblandet 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 innblandet 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. I 2018 ble det også blandet inn et svært begrenset volum på Oslo lufthavn og Bergen lufthavn, Flesland. 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 forbindelse med framleggingen av Statsbudsjettet for 2019 varslet Regjeringen at det skal innføres et omsetningskrav på 0,5 prosent avansert biodrivstoff i luftfart fra 2020. Kravet innebærer at det ikke skal brukes biodrivstoff fra problematiske råstoff som palmeolje i luftfarten. Kravet skal innlemmes i produktforskriften. Regjeringens mål er at i 2030 skal 30 prosent av drivstoffet innen luftfart være bærekraftig med god klimaeffekt.

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) Merk at SSB har tatt i bruk ny modell for beregning av klimagassutslipp fra luftfart, og at tallene oppgitt avviker noe fra tidligere år.

3) Kilde: IATA (<https://www.iata.org/publications/economics/Reports/Industry-Econ-Performance/IATA-Economic-Performance-of-the-Industry-end-year-2018-report.pdf>)

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



Leveranse av Jet Biofuel på Bergen lufthavn, Flesland.

Elektrifisering av luftfarten

Et av de sannsynlige tiltakene for å redusere utslipp av klimagas- ser vil være elektrifisering av alle deler av luftfarten, herunder drift av infrastruktur som bygg og anlegg, motorisert ferd- sel på lufthavnene og selve flytrafikken.

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 fra flyprodusentene er det realistisk å anta at de første elektriske eller hybridelektriske flyene kan være i passasjertrafikk på kortbanenettet i Norge omkring 2025. Avinor har startet arbeidet med å kartlegge dagens og framtidig kapasitet med tanke på lading av elfly på selskapets lufthavner, og har sammen med Luftfartstilsynet 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 flere flyprodusenter ser på Norge som et aktuelt første marked for de første elektrifiserte passasjerflyene, som er forventet å være små og ha begrenset rekkevidde.

Avgifter og kvoter

I Norge er innenriks luftfart som et av få land i verden ilagt CO₂-avgift. I 2018 utgjorde denne 1,28 kroner per liter jet fuel, eller om lag 500 kroner per tonn CO₂. Iht internasjonale avtaler er det ikke anledning til å legge CO₂-avgift på utenrikstrafikken.

Siden 2012 har sivil luftfart også vært del av EUs kvotehandels- system, på linje med energi og industri. Om lag 75 prosent av

flygningene i og fra Norge er omfattet av EUs kvotehandels- system. 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 har variert mellom 235 kroner per tonn CO₂ i juli 2008 og 21 kroner per tonn CO₂ i april 2013. 1. mars 2019 omsettes kvoter for anslagsvis 215 kroner per 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 2018 var denne på 83 kroner pr passasjer. Regjeringen har foreslått at fra 1. april 2019 skal den være 200 kroner for reiser utenfor Europa og 75 kroner for reiser i Europa.

FN-organisasjonen for sivil luftfart (ICAO) har besluttet kar- bonnøytral 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 78 stater, deriblant Norge, meldt frivillig deltakelse i denne fasen. Flytrafikken mellom disse statene står for om lag 75 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. Klarer man ikke å tilpasse infrastrukturen, kan det medføre store fysiske og økonomiske konsekvenser.

Siden 2001 har Avinor, Vegdirektoratet, Kystverket og Jernbanedirektoratet vurdert klimaendringenes påvirkning på egen virksomhet gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). Avinor arbeider også med klimatilpasning gjennom ICAO, bransjeorganisasjonen Airport Council International (ACI) samt direktoratsgruppen for klimatilpasning i regi av Miljødirektoratet. Avinor har også utført egne risiko- og sårbarhetsanalyser og disse vil trolig bli oppdatert i løpet av 2019/2020.

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 forbedret vedlikeholdsregime, inkludert klimatilpasning, av eksisterende bygninger. Gjennom etablering av standarder for bygg i Avinor vil nye prosjekter på bygg og infrastruktur ha større fokus på klimatilpasning. Det jobbes også med å innarbeide resultatene fra risikoanalysen fra 2014 inn i lufthavnens masterplaner der det er relevant.

VANN OG GRUNN

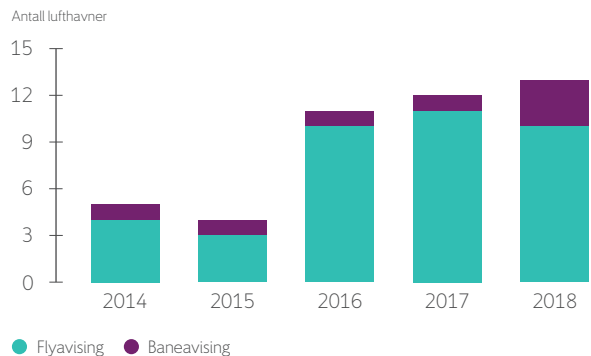
Avinors miljømål for faget Vann og grunn i perioden 2016-2020 er at det ikke skal oppstå nye grunnforurensninger eller redusert tilstand i vannmiljø ved lufthavnene.

Drift av lufthavner medfører forbruk av ulike kjemikalier med tilhørende potensielle utslipp. Avinors samfunnsansvar innebærer blant annet til enhver tid å redusere forbruket og utslippet av kjemikalier, finne de mest miljøriktige alternativene, samt overvåke utslipp og den påvirkningen lufthavndriften har på omkringliggende miljø. Avisingskjemikalier brukes for å sikre at is og snø på fly og rullebane er i henhold til sikkerhetsreglene. Utslipp av slike kjemikalier kan være uheldig hvis vann- og grunnforekomstens tålegrense og naturlige nedbrytingskapasitet overstiges, og en forurensningssituasjon eller forringelse av vannkvalitet kan oppstå. Bruk av kjemikalier har også en kostnadmessig konsekvens, og Avinor jobber derfor aktivt med å redusere forbruk og utslipp av kjemikalier.

Alle Avinors lufthavner har egne utslippstillatelser i henhold til Forurensningsloven. Disse er blant annet basert på vurderinger av naturens tålegrenser for hver enkelt lufthavn, opp mot behovet for kjemikaliebruk for å kunne drifte lufthavnene forsvarlig. Utslippstillatelsene regulerer blant annet hvor mye avisingskjemikalier og kjemikalier til brannøvelser som er tillatt å bruke og hvor mye som eventuelt kan slippes ut. Formålet er å ivareta vannkvaliteten i resipientene og de naturlige økologiske, biologiske og kjemiske forhold.

De siste vintrene har Avinor generelt hatt et økt forbruk av avisingskjemikalier. Dette gjelder både fly- og baneavisingskjemikalier. Årsaken er i all hovedsak mer utfordrende værforhold. Også økt trafikk og endrede ruter kan medføre behov for større bruk av kjemikalier.

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



Vintersesongen 2017-2018 var svært utfordrende værmessig på mange lufthavner og i løpet av 2018 ble det benyttet mer avisingskjemikalier enn tillatt ved 11 av Avinors 43 operative lufthavner. Forurensningsmyndighetene er ved alle tilfellene av overskridelse informert om situasjonen og for noen av lufthavnene med avvik er det allerede søkt om nye utslippstillatelser.

Oslo lufthavn er én av lufthavnene som overskred sin utslippstillatelse for avisingskjemikalier i 2018. Utslippstillatelsen er resipientbasert, og setter ikke noe grense for forbruk, så lenge det ikke resulterer i en uakseptabel påvirkning på resipientene rundt lufthavnen. I vintersesongen 2017-2018 ble det påvist to brudd på utslippstillatelsen i ett av vassdragene ved lufthavnen. Det var i 2018 totalt syv brudd på utslippstillatelsen for grunnvannet. Det pågår arbeid med å vurdere langtidseffektene på grunn og grunnvann som følge av avisingskjemikalier som spres langs rulle- og taksebaner. Tilgangen på oksygen har begrenset nedbrytningen i de mest kritiske områdene. På bakgrunn av dette har det blitt satt ned 65 brønner som tilfører luft til grunn og grunnvann. Prosjektet ble satt i gang i 2016 og det har hatt en positiv effekt på nedbrytning av kjemikalier.

Avinor fikk i 2018 nye utslippstillatelser for lufthavnene i Stavanger, Røst, Mosjøen, Bodø og Tromsø, og det ble søkt om nye utslippstillatelser for lufthavnene Harstad/Narvik, Vadsø, Namsos, Rørvik og Røros.

Det er et vedvarende utfordrende forhold knyttet til avrenning fra flyavising ved Tromsø lufthavn. Det er derfor planer om å oppgradere avisingsplattformer her, samt forlenge utslippsledninger til sjø. Skisseprosjekt er i slutfasen og handlingsplan for ny løsning skal legges i 2019, i tråd med krav fra Fylkesmannen i Troms.

Det har foregått en rekke terrenginngrep ved Avinors lufthavner i 2018. Fokuset på mulig forurensning i grunnen er stort, og det er gjennomført en rekke prøvetakinger 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, da forurensninger kan føre til båndlegging av arealer. Ansvarsforhold knyttet til gammel og ny forurensning er dessuten tema i nye festekontrakter. Ved stenging av en lufthavn er også forurenset grunn et tema, da lufthavnene i sine utslippstillatelser har krav om at områdene skal settes i miljømessig tilfredsstillende stand.

PFAS

Avinor benyttet fram til 2012 ulike typer per- og polyfluorerte forbindelser (PFAS) i brannskum ved brannøvingfeltene 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 brannøvingfelt, samt andre arealer som historisk ble benyttet til øvingsaktivitet. 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.

Rammebetingelser for menneskelig inntak av PFOS ble endret i desember 2018 etter vurderinger av European Food Safety Authority (EFSA). Dette kan ha betydning for Mattilsynets konklusjoner ved vurdering av PFOS i fisk og biota ved våre lufthavner. Det er også kjent fra Miljødirektoratet at normverdien for PFOS i jord vil bli lavere, og Avinor har derfor en strengere intern grense for når jord defineres som forurenset enn det som i dag ligger i det nasjonale regelverket for forurenset grunn. Håndtering av PFAS-forurensete masser fra både større og mindre utbyggingsprosjekter er en utfordring for Avinor da kun et fåtall avfallsdeponier kan motta jord forurenset med PFAS.

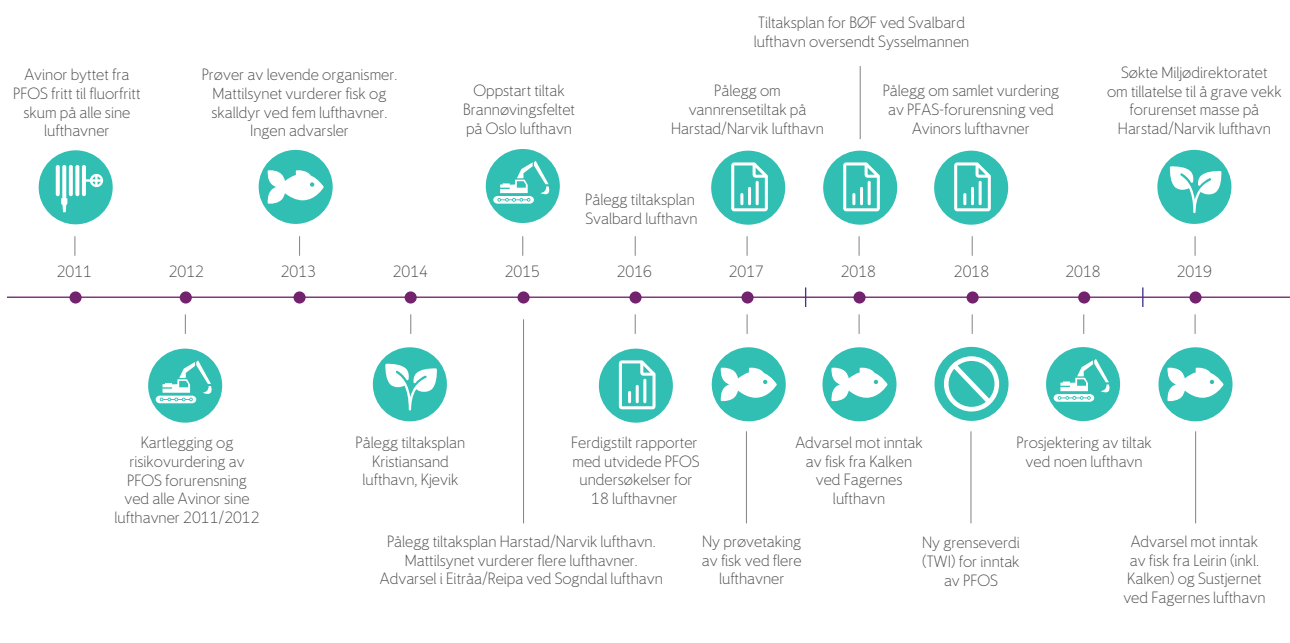
Avinor mottok i august 2018 pålegg fra Miljødirektoratet om å oppsummere resultater fra gjennomførte kartlegginger fra alle våre lufthavner. Resultatene skal, sammen med vurderinger av mulige tiltak og overslag over kostnader, gi grunnlag for prioritering av gjennomføring av tiltak på lufthavnene

Miljødirektoratet innvilget Avinors søknad om utsatt frist for oppstart av renseanlegg for PFOS-forurenset bekkevann ved Harstad/Narvik lufthavn, da det viste seg å ikke være mulig å få til oppstart av et renseanlegg innen den fristen Miljødirektoratet hadde satt i pålegg fra 2017. Høsten 2018 besluttet Avinor å søke Miljødirektoratet om tillatelse til å grave bort og deponere de PFOS-forurensete massene fra det aktuelle brannøvingfeltet i stedet for å etablere vannrensing. To viktige årsaker til det er at det nå finnes deponier med tillatelse til å motta PFOS-forurenset masse, og at nye kostnadsestimater viste at vannrensetiltak kunne bli svært mye dyrere enn de estimerte kostnadene i tiltaksplanen fra 2015. Avinors søknad med ny tiltaksplan overleveres Miljødirektoratet tidlig i 2019. Avinor har god dialog med myndighetene om PFOS-saken.

I 2018 ble prosjektering av avbøtende tiltak ved Fagernes lufthavn påbegynt. Bakgrunnen er at det fortsatt lekker PFAS ut fra det nedlagte brannøvingfeltet der. Mattilsynet ga våren 2018 advarsel mot inntak av fisk fra Kalken, et lite vann beliggende inntil lufthavna. Avinor varslet grunneiere og satte opp skilt. Det er i etterkant gjort flere analyser, også i andre vann i området. Resultatene er oversendt Mattilsynet for vurdering og tidlig i 2019 kom det en advarsel mot inntak av fisk fra Leirin (inkl. Kalken) og Sustjernet) ved Fagernes lufthavn. Drikkevannet i området blir sjekket og Avinor tar sikte på å etablere et enkelt vannrenseanlegg i løpet av 2019.

På Oslo lufthavn ble det beregnet å være totalt 108 kg PFOS i grunn og grunnvann på brannøvingfeltet før tiltak ble iverksatt. Ved utgangen av 2018 er totalt 22,4 kg fjernet, en reduksjon på om lag 21 prosent. Det pågår kontinuerlig vannrensetiltak, hvor grunnvann og drensvann renses i de to kullfilterbaserte renseanleggene som ble etablert i 2015 og 2016.

I 2018 har det pågått strategisk arbeid for å avgjøre hvilke tiltak som skal gjøres i PFOS-forurenset jord ved Oslo lufthavn.



Tidslinjen viser vesentlige aktiviteter og hendelser knyttet til PFOS fra 2011 og fram til i dag. For figur som viser hendelser før dette se «PFOS i fokus» på Avinor.no.

Det ble besluttet å søke Miljødirektoratet om tillatelse til at PFOS-forurenset jord graves opp og deponeres. Oslo lufthavn er nå i dialog med Miljødirektoratet for å bestemme hvordan de planlagte gravearbeidene skal utføres. Høsten 2018 ble det gjort forberedende arbeider for å starte utgravingen.

På Svalbard lufthavn AS er det, i samarbeid med Longyearbyen lokalstyre og Store Norske Kullkompani, etter pålegg fra Sysselmannen på Svalbard, levert en tiltaksplan for håndtering av PFAS på både aktivt og nedlagt brannøvsingsfelt.

For de som ønsker ytterligere informasjon, ligger rapporter, vurderinger og Miljødirektoratets pålegg tilgjengelig på Avinors nettsider under «PFOS i fokus»: <https://avinor.no/konsern/miljo-og-samfunn/pfos-i-fokus/pfos-i-fokus>

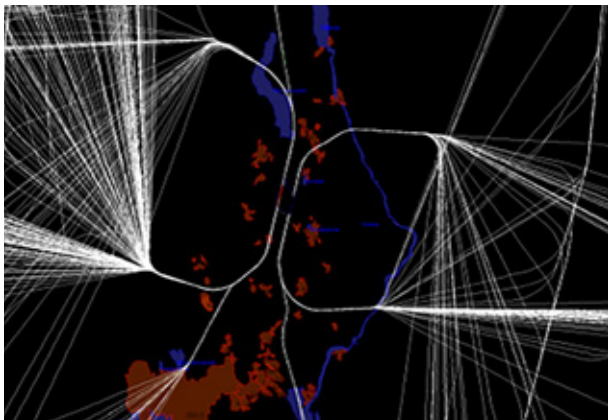
FLYSTØY

Avinor skal arbeide aktivt for å redusere støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for beboerne ved 10⁵) av Avinors mest støyutsatte lufthavner innen 2020.

Kort om flystøy

Flystøy påvirker nærområdene rundt lufthavnene. Ved Oslo lufthavn blir det arbeidet aktivt for at flystøyen skal være forutsigbar for naboene. Månedrapportene om trafikkutvikling og støy-nivå som sendes til myndigheter gjøres derfor også tilgjengelig for naboer via Avinors nettsider. Støy- og traséovervåkingsanlegget registrerer flybevegelser og utfører kontinuerlige støy-målinger i lufthavnens nærområde. Dataene vurderes opp mot gjeldende regelverk for inn- og utflygning for å synliggjøre eventuelle avvik fra forskriften.

Oslo lufthavns nabosider på internett er tilrettelagt for at lufthavnens naboer skal kunne finne informasjon om regelverk for trafikkavvikling, lufthavnens flystøysonekart, eller for å kontakte lufthavnen om flystøy. Oslo lufthavn har også en egen kontakttelefon for henvendelser om flystøy. Et sammendrag av henvendelsene og hvordan trafikkavviklingen påvirker støysituasjonen ved lufthavnen rapporteres til Luftfartstilsynet i den månedlige rapporten fra støy- og traséovervåkingsanlegget.



Kurve innflygninger til Oslo lufthavn, hhv. fra sør og nord.

Status flystøy 2018

Figuren viser utviklingen i flystøy og flytrafikken ved Oslo lufthavn fra 2000 til 2018. For hvert år er det beregnet totalt støytutslipp (Lden) fra all registrert trafikk. Deretter er endring i nivå fra 2000 beregnet for hvert år, og plottet sammen med utviklingen i totaltrafikk. Denne framstillingen gir et bilde av støyutviklingen, uavhengig av geografiske områder som berøres.

Den samlede flystøybelastningen rundt Oslo lufthavn økte kun med 0,3 dB fra 2017 til 2018, samtidig som antallet flybevegelser økte med 5,1 prosent. Den moderate økningen i støynivå skyldes overgang til mer moderne og støysvake fly.

Støynivået for 2018 var 0,4 dB over nivået for år 2000, basert på be regninger for all registrert trafikk. Trafikkøkningen fra 2000 til 2018 på 48 750 flybevegelser tilsvarer en nivå øking på 0,93 dB over 2000-trafikken. Det betyr at nye, moderne fly-typer har mer enn kompensert for trafikk-økningen.

26. mai 2016 trådte en revidert støyforskrift, utarbeidet av Luftfartstilsynet, i kraft for Oslo lufthavn. Formålet med forskriften er å unngå unødige støybelastninger i områdene rundt lufthavnen, og samtidig ivareta hensynet til sikkerhet, operative forhold, kapasitet og andre miljøforhold. Forskriften åpner for permanent bruk av kurvet innflygning, som det også ble referert til under avsnittet klimagassutslipp, traséene er lagt utenom tettbebyggelse. Forskriften angir også en justert utflygningskorridor for utflygninger fra lufthavnens nordøstre hjørne. Overholdelse av de nye utflygnings korridorene ligger over 95 prosent. Justeringen gjør det mulig å opprettholde avgangskapasiteten på lufthavnen, samtidig som man unngår å fly over nærområdene hvor det bor flest mennesker.

Oslo lufthavn hadde i 2018 flystøyhenvendelser fra 150 personer. Innbyggerne i Ullensaker, Eidsvoll og Nannestad står for den største andelen.

Ved Bergen lufthavn, Flesland ble det gjennomført en strategisk støykartlegging i henhold til støydirektivet (Direktiv 2002/49/EF). Her er det opprettet nye inn- og utflygningstraséer for helikopter som blant annet gjør at man varierer overflygning over ulike områder. Beboerne opplever dermed perioder uten helikopterstøy like i nærheten av boligen.

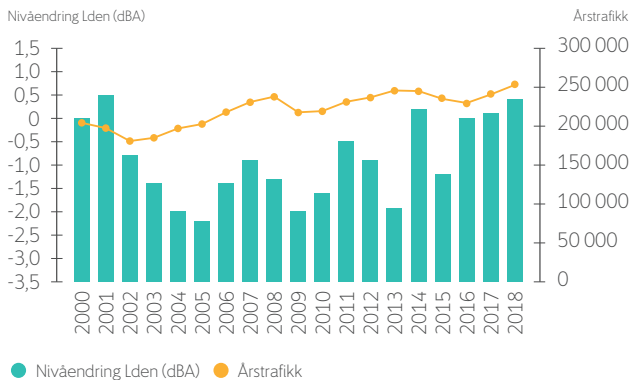
Avinor har også utført støykartlegging for 5 lufthavner på bakgrunn i kravene i T-1442 «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging». Disse lufthavnene er Sandane, Båtsfjord, Sogndal, Hasvik og Kirkenes.

LOKAL LUFTKVALITET

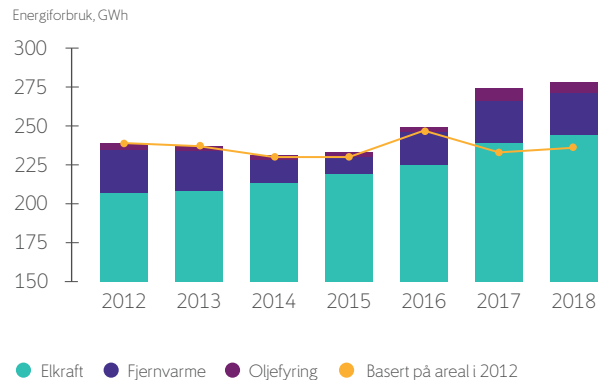
Luftkvaliteten på og rundt lufthavnområdet bestemmes av lokale og regionale utslipp, av værforhold og av terrengets utforming. Lokalt på lufthavnen vil utslippene fra lufthavndriften ha størst betydning for luftkvaliteten, med fly og kjøretøy som de viktigste utslippskildene. Utenfor lufthavn området er veitrafikken den viktigste utslippskilden. Andre faktorer som påvirker luftkvaliteten er industriutslipp, utslipp fra fyring og langtransporterte forurensninger.

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

FLYTRAFIKK OG STØY PÅ OSLO LUFTHAVN



AVINORS ENERGIFORBRUK FORDELT PÅ KILDER



Det er kommunene som har hovedansvar for vurdering av luftkvalitet, men der det er grunn til å frykte overskridelse av grenseverdier vil eiere av anlegg som bidrar vesentlig til overskridelsen være ansvarlige for å medvirke til kartlegging og tiltaksutredning. Oslo lufthavn har siden begynnelsen av 2000-tallet driftet et anlegg for overvåking av luftkvalitet. Dette var opprinnelig knyttet til måling av luftkvaliteten nær brannøvningsfeltet. Tidligere års historikk viser at konsentrasjoner av svevestøv og nitrogendioksid i det valgte målepunktet har vært innenfor både myndighetskrav og nasjonale mål, og med få overskridelser av de anbefalte luftkvalitetskriteriene.

Avinor har vært med som deltager i prosjektet «Kartlegging av eksponering for dielelektospartikler i norsk arbeidsliv ved bruk av elementært karbon (EC) som markør». STAMI konkluderer i sin rapport med «Operatører på flyplass som eksponeres for dielelektos samt eksos fra stasjonært parkerte fly er eksponert for luftkonsentrasjoner (= 2,7 µg/m³) som forekommer i sentrale bystrøk».

Status utslipp til luft 2018

Avinor har i 2018 ikke gjennomført egne målinger av luftkvalitet. Tidligere års målinger viser verdier godt under myndighetskrav og nasjonale mål.

ENERGI

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

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.

Totalt har energiforbruket til Avinor økt noe fra 2017 til 2018, men resultatet er bedre enn forventet, tross svært kald vinter og rekordvarm sommer. Grafen viser energiforbruket fra 2012 til 2018, fordelt på energibærere med en tydelig økning i 2016 og 2017 grunnet utbyggingene på Bergen lufthavn, Flesland og Oslo

lufthavn. I forhold til energimålet, som baserer seg på eksisterende bygg- og anleggsmasse i 2012, har energiforbruket gått ned med 1 prosent (2,5 GWh) i 2018 sammenlignet med 2012 (se linje i grafen over).

I 2018 ble det på Oslo lufthavn gjennomført et pilotprosjekt med boring av to 1 500 meter dype geotermiske energibrønner, som erstatter en elektrodekkjele på 1 MW som ble benyttet tidligere. Prosjektet, som ble gjennomført av Norwegian Energy Drilling, var meget vellykket og brønnene er i dag i full drift. I parkeringshuset P-10 har over 6000 armaturer blitt skiftet til LED-belysning med styring, som har gitt en årlig besparelse på rundt 3 GWh. Det har også blitt gjennomført flere mindre tiltak på ventilasjon, varme, lys og styring som har redusert forbruket på lufthavnen med rundt 2 GWh.

Solcelleanlegg på Svalbard

På Svalbard lufthavn er det etablert et solcelleanlegg på terminalen. Dette ble utvidet i 2018 og har nå en total installert effekt på 137 kWp. Forventet produksjon i 2019 er på ca. 45 MWh og står for rundt 5 prosent av lufthavnens strømforbruk.

Stavanger lufthavn, Sola har tatt konseptutredningen for innovative energi- og klimaløsninger i bygg videre og søkt på Enova sitt program for storskala demonstrasjon av framtidens energisystem.



Solcelleanlegget på Svalbard lufthavn.

VERDENS FØRSTE LUFTHAVN MED SNØKJØLING

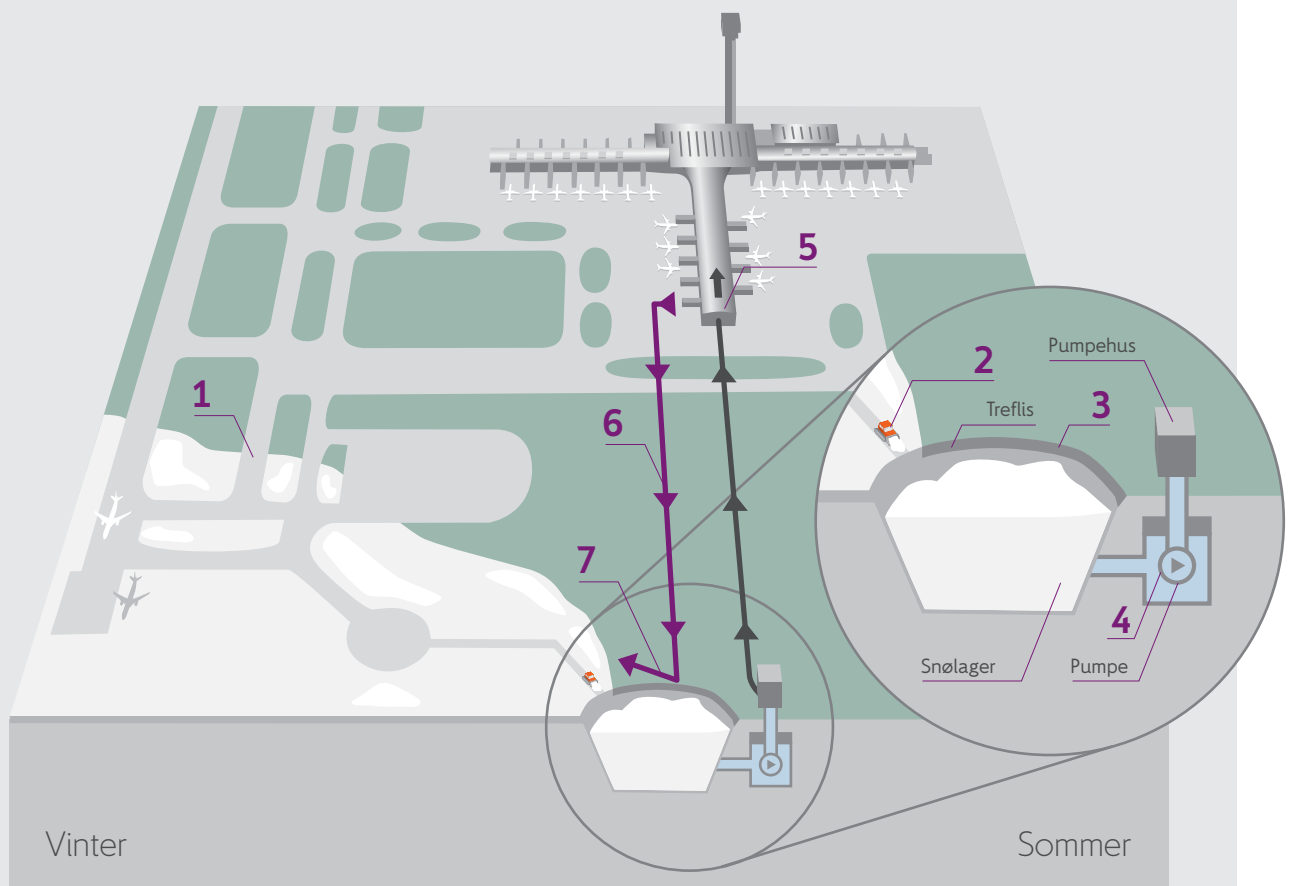
Hver vinter samles det opp enorme mengder snø på Oslo lufthavn. Snøen deles i to kategorier, ren og uren, det vil si om den er med eller uten kjemikalier fra baneavising.

Den urene snøen samles opp, og når den smelter, går det forurensede vannet til kommunens renseanlegg og forvarmes av gjenvunnet varme. Den rene snøen får smelte på naturlig vis og synke ned i grunnen. På Oslo lufthavn er dette viktig for å opprettholde vannbalansen i grunnen. Det er en del av konsesjonskravene for å få drive lufthavnen.

Men først samles den rene snøen opp i et stort snølager formet som et basseng. Når det er fullt dekkes bassenget

med sagflis. Sagflis isolerer godt og gjør at vi kan ta vare på kulden som ligger i snøen og isen. Kulden fra smeltevannet utvinnes i en varmeveksler og overføres til det sentrale kjøleanlegget. Smeltevannet føres tilbake til lageret hvor det på nytt «varmeveksles» mot snø og is i snølageret for deretter å gjennomgå ny syklus med overføring av kulde mot sentralt kjøleanlegg. Energien i snøen og det kalde smeltevannet skal brukes til kjøle ned Pir Nord på varme dager.

Etter hvert som snøen og isen i snølageret smelter blir det et overskudd av rent smeltevann. Dette slipper gradvis ned i grunnen og bidrar til å opprettholde vannbalansen i grunnen.



1. Snøen brøytes fra hele lufthavnområdet.
2. Deponeres i et snølager
3. Om våren dekkes snøen med treflis som isolasjon
4. Om sommeren smelter snøen, og smeltevannet filtreres og pumpes til terminal 2
5. En varmeveksler overfører kulden til fjernkjølenettet
6. Returvannet blir tilbakeført til snødeponiet for å holde smelteprosessen i gang.
7. Overflødig vann infiltreres til grunnen.

I 2018 har alle lufthavner innført energiledelse og energioppfølgingsystem og det er gjennomført kurs i bruk av systemet. Arbeidet med aktiv energioppfølging og bruk av systemet er startet opp og kommer til å ha stort fokus i 2019.

Det gjennomføres stadig små og store energitiltak på lufthavnene i egen regi. Det omfatter blant annet utskiftning til LED-belysning, justeringer på varme- og kjøleanleggene, behovsstyring og i noen grad oppgraderinger av varme- og ventilasjonsanlegg og etterisolering av bygg.

AVFALL

Avinors strategi for avfall beskriver at vi skal jobbe for å redusere avfallsmengden, ha fokus på sluttavhending av avfall gjennom verdikjeden og ha et spesielt fokus på farlig avfall.

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

Avinor jobber sammen med profesjonelle aktører for å sikre best mulig avfallshåndtering og for å følge vår strategi. I 2018 ble det gjennomført en ny anskaffelse og for 40 av Avinors lufthavner ble det et skifte av leverandør av avfallstjenester. Det ble lagt stor vekt på kvalitet og miljø som kriterier i anskaffelsen.

Hver lufthavn har sin avfallsplan som er tilpasset lokal drift og lokale muligheter. Disse planene ble revidert i 2018 og utstyr, transportfrekvens og kildesortering ble gjennomgått. Alle lufthavner kildesorterer, men hvilke fraksjoner som sorteres og mulighet for gjenvinning varierer mellom landsdeler.

Avinor har fokus på sikker håndtering av farlig avfall. Flere av lufthavnene forbedret sine lagringsrutiner og utstyr i 2018. Det ble levert 575 tonn farlig avfall i 2018. Dette stammer hovedsakelig fra verksteddrift.

Avinor har lufthavner i hele landet og transportavstander fra lufthavnen til avfallsmottak kan være lang. De siste årene har det vært fokus på å minimere transport av avfall både for å redusere klimagassutslipp og for å kutte kostnader.

NATURMANGFOLD

Mange av Avinors lufthavner ligger på eller ved områder som fra naturens side er biologisk rike. Dette er blant annet verneområder, sjeldne naturtyper, lakseelver og laksefjorder. Avinor har også store områder med eng eller englignende vegetasjon langs rullebanene. På flere lufthavner finner vi levesteder for utrydningstruede arter.

For å ha god oversikt over naturverdiene på Avinors eiendommer og på områder som kan påvirkes av lufthavndriften, har Avinor fått utført kartlegging av biologisk mangfold på alle lufthavnene. Resultatene fra kartleggingene er offentlig tilgjengelig i blant annet Naturbase. Kunnskapen fra blant annet rapportene brukes i både drift, prosjekter og planlegging. Kartleggingene resulterte også i



Stavanger lufthavn, Sola har i fem sesonger produsert honning. I år kommer den i ny emballasje.

forvaltningsråd for den enkelte lufthavn. Rådene følges, så langt dette er mulig å kombinere med trygg og effektiv lufthavndrift.

Avinor har rutiner for å hindre innførsel og spredning av fremmede arter. Fokus er spesielt på massehåndtering og på tiltak i drift. Flere lufthavner har til dels store bestander av skadelige, fremmede arter og det utføres hvert år mange tiltak for å begrense spredning og utrydde bestander. Vi har spesielt fokus på å unngå spredning ut i verdifulle naturområder.

FNs bærekraftsmål 15.7 omhandler ulovlig handel med villtlevende dyr og planter. Avinor har her en rolle ved at lufthavnene kan brukes som transportvei. Avinor er med i det internasjonale samarbeidet ACI World Wildlife Task Force i ROUTES.

I 2018 la regjeringen fram en nasjonal strategi for å sikre levedyktige bestander av villbier og andre pollinerende insekter. Strategien er linket til FN's bærekraftsmål nummer 2 om å utrydde sult da pollinatorer og pollinering spiller viktige roller i økosystemene og for matproduksjonen. Avinor følger opp strategien med fokus på områder som kan være gode habitater for pollinerende insekter. Dette har blant annet betydning for klippefrekvens, at vi unngår sprøytemidler og aktiviteter som kan ødelegge habitatet, samt at vi fjerner skadelige, fremmede arter. For eksempel er det ved Oslo lufthavn definert områder der man skal legge spesielt til rette for pollinerende insekter, på Kristiansand lufthavn har de spesielt tilpasset skjøtsel for å bevare en av regionens største slåtteeenger Ved Tromsø lufthavn og Oslo lufthavn er det gjort tester med varmt vann og damp som alternativer til sprøytemidler.

MILJØ I ANSKAFFELSER OG BYGGEPROSJEKTER

Avinor kjøper inn produkter og tjenester for betydelige summer. I 2018 ble det anskaffet for 6 000 MNOK, hvorav 2 000 MNOK i investeringskjøp som i hovedsak er knyttet til store byggeprosjekter som terminalutvidelser og rullebaneforlengelser, og 4 000 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



Sentral miljøstyring og driften av lufthavnene er ISO14001 sertifisert.



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

driften, ved innkjøp av produkter og tjenester, og i planlegging og gjennomføring av bygg- og anleggsprosjekter. Innkjøper 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 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.

Avinor stiller miljøkrav i alle våre bygge- og anleggsprosjekter, og jobber kontinuerlig med å videreutvikle våre miljøkrav i tråd med bransjens utvikling. For å ivareta fokuset på miljø gjennom bygg- og anleggsprosjektene livsløp inngår miljø i Avinors prosjektstyringssystem som en egen prosess. Ved større bygge- og anleggsprosjekter utarbeides miljøoppfølgingsplaner som ivaretar hensynet til ytre miljø i planleggings- og gjennomføringsfasen, og sikrer miljøhensyn i valg av materialer og løsninger.



Nøkkeltall klima og miljø 2014-2018

KLIMAGASSUTSLIPP²⁾

		2018	2017	2016	2015	2014
Avinor kontrollører	tonn CO ₂ -ekv.	15 780	16 300	15 100	15 500	15 120
Avinor kontrollører/passasjer	g CO ₂ -ekv./passasjer	290	308	297	310	302

ENERGI

		2018	2017	2016	2015	2014
Elkraft	GWh	243	245	230	231	223
Fjernvarme	GWh	26	25	22	12	15
Oljefyring	GWh	4,1	6,0	2,8	2,8	1,7
Reservekraft	GWh	1,0	0,8	0,9	1,7	2,3
Total	GWh	274	276	256	248	242

KJØRETØY – DRIVSTOFF OG ANNEN ENERGI

		2018	2017	2016	2015	2014
Diesel	liter	2 555 823	2 598 254	2 464 308	2 669 237	2 625 548
Bensin	liter	65 261	59 460	60 805	65 619	76 255
Biodiesel	liter	320 082	199 730	81 767	9 280	-
Elbil	km	80 368	58 595	72 472	85 134	-
Hydrogenbil	km	7 848	10 914	21 833	16 773	-

AVFALL

		2018 ²⁾	2017 ²⁾	2016 ²⁾	2015	2014
Sortert avfall	tonn	5 301	7 542	4 687	7 999	8 407
Blandet avfall	tonn	5 086	5 654	5 058	5 793	6 087
Total mengde avfall	tonn	10 387	13 195	9 745	13 792	14 494
Sorteringsgrad	%	51	57	48	59	58
Farlig avfall	tonn	512	381	285	385	515

BRANN- OG HAVARIKJEMIKALIER

		2018	2017	2016	2015	2014
Jetfuel- A1 / Parafin	liter	55 840	73 852	68 470	72 225	72 965
Diesel / Bensin	liter	5 742	2 560	767	3 333	5 656
Propan	kg	2 271	4 064	2 028	3 837	2 662
Slukkeskum	liter	24 398	25 916	23 886	27 356	20 785
Treningskum	liter	187	1 006	1 762	1 610	-
Slukkepulver	kg	18 417	19 563	19 973	23 719	17 247
Teknisk sprit	liter	1 502	872	1 545	1 156	721
Opptenningsved	kg	3 400	3 892	6 744	5 397	2 427

AVISINGSKJEMIKALIER

		2018	2017	2016	2015	2014
Flyavisingskjemikalier						
100 % glykol	liter	5 071 245	3 646 921	2 716 432	2 412 346	2 287 775
Baneavisingskjemikalier						
Formiat (flytende form) ³⁾	liter	3 549 226	4 313 719	3 622 010	3 552 317	2 591 111
Formiat (fast stoff) ³⁾	kg	663 503	742 529	477 530	443 850	210 275
Miljøbelastning målt som KOF ⁴⁾	tonn O ₂	614 005	731 565	580 693	563 887	385 208

ANTALL LUFTHAVNER MED DRIFTMESSIGE BRUDD PÅ VILKÅR FOR FLY- OG BANEAVISING

		2018	2017	2016	2015	2014
Flyavising	antall	10 ⁵⁾	11 ⁵⁾	10 ⁵⁾	3	4
Baneavising	antall	3 ⁵⁾	1 ⁵⁾	1 ⁵⁾	1	1

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 CO₂-utslipp fra elektrisitetsforbruk er trukket ut for alle år og kun oppgitt som Gwh
- 2) Avfallsdata fra 2016, 2017 og 2018 er ikke sammenlignbar med tidligere år da utvalget er annerledes. Oslo lufthavn har kun med tall fra Oslo lufthavn, 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 kjemikaliet som er benyttet.
- 5) For Oslo lufthavn 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 2018 viste at syv av 10 ansatte har et høyt eller svært høyt engasjement for jobben sin.

- Det er et godt arbeidsmiljø i Avinor
- Jobbtilfredsheten er høy
- 4 av 5 opplever Avinor som en attraktiv arbeidsplass

OMSTILLING

Avinors strategiplan 2018 – 2023 vektlegger endringsdyktighet gjennom bruk av ny teknologi, innovasjon og kostnadsreduksjoner. Det blir arbeidet med ulike konsepter for å styrke konsernets konkurransedyktighet. Dette medfører at en betydelig del av konsernets medarbeidere påvirkes av omstilling. Avinor legger vekt på å forberede og gjennomføre endring på en profesjonell og ryddig måte, og tillitsvalgte er viktige samarbeidspartnere. Konsernet skal ivareta medarbeidere på en god måte i små og store endringsprosesser. Ledere, tillitsvalgte og vernetjenesten har derfor tidligere fått, og vil også i framtiden få, nødvendig opplæring i omstilling og kommunikasjon. Ved behov for nedbemanning har Avinor løst nedbemanningsbehovet gjennom frivillige avtaler og naturlig avgang uten oppsigelser.

Avinor gjennomførte i 2018 en forhandlingsprosess for å endre konsernets pensjonsordning. Det er enighet med alle konsernets fagforeninger om at ytelsespensjon lukkes fra 1. januar 2019. I Avinor AS og Svalbard lufthavn AS kan de som er ansatt før årsskiftet velge om de ønsker å bli stående i ytelsesordningen eller gå over til innskuddsordning. I Avinor Flysikring AS er det enighet med fagforeningene om at ansatte som fyller 53 år i 2019 eller senere blir overført til innskuddspensjon. Eldre ansatte kan velge om de vil gå over til innskuddspensjon.

SAMARBEID

Andelen fagorganiserte er høy i Avinor. Avinor AS og Flysikring AS har tariffavtaler med sine respektive foreninger. De tillitsvalgte er derfor viktige for å realisere konsernets mål. Avinor har i 2018 hatt et tett samarbeid med de tillitsvalgte, både når det gjelder løpende saksbehandling og mer omfattende endringsprosesser. Det er likevel et mål å videreutvikle samarbeidsmodellen mellom

tillitsvalgte og ledelse, for å sikre gode arbeidsforhold, stabil drift og kostnadseffektivitet i hele konsernet.

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

KONTINJERLIG FORBEDRING

Kontinuerlig forbedring er et viktig satsningsområde for Avinor, der målet er å skape en felles forbedringskultur for hele konsernet. Avinor har i 2018 implementert et konsernfelles rammeverk på opplæring for bruk i hele organisasjonen. Det er utviklet et helhetlig kurstilbud med et bredt spekter av opplæring tilpasset ulike målgrupper. Tilpasset opplæring for ledere sikrer bred forankring av forbedringsarbeidet. Oslo lufthavn har arbeidet systematisk med Lean og kontinuerlig forbedring i flere år med gode resultater. Også på andre Avinorlufthavner er elementer fra lean-metodikken benyttet som en del av forbedringsarbeidet. Det ytes også tilpasset bistand til å gjennomføre forbedringsprosesser i enhetene ved behov. Avinors styringssystem SMART inneholder rammeverk for prosessstyring og prosesseierskap, hvor kontinuerlig forbedring er arbeidsformen som bidrar til stabile og effektive prosesser med god kvalitet.

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. Det er i 2018 gjennomført en digital modenhetsanalyse. Resultatene av denne analysen vil danne grunnlag for konkrete tiltak for å øke den digitale kompetansen hos Avinors ansatte. Dette er et samarbeid mellom HR og IT.

Myndighetspålagt kompetanse utgjør en vesentlig del av Avinors opplæringsaktiviteter med stadige oppdateringer og nye sertifiseringer. Avinor har i 2018 igangsatt et prosjekt for ny organisering av opplæring. Målet er å utvikle, levere og vedlikeholde kompetanse på en kostnadseffektiv måte. Avinor har de to siste



årene jobbet intensivt for å sikre at alle lufthavnsjefer godkjennes i henhold til nye krav fra Luftfartstilsynet. I 2018 er det også utarbeidet en kompetanseplan som bl.a. omfatter opplæring av ledere, AMU-medlemmer og verneombud i henhold til krav i Arbeidsmiljøloven.

God ledelse er fundamentalt for Avinors virke og arbeidstakerforhold, og konsernet satser helhetlig på lederutvikling. Kompetanse innen endring, digitalisering, kommersialisering og kontinuerlig forbedring vil være viktig for å møte framtidens utfordringer. I 2018 lanserte Avinor programmet Avinors lederplattform. Dette er en videreføring av konsernets tidligere programmer innen lederutvikling. Programmet videreføres gjennom 2019. Satsningen på ledelse styrkes og kompletteres gjennom utvikling av effektive lederteam samt kurs i praktisk, operativt lederskap.

Avinor skal være en attraktiv arbeidsplass hvor innsats og dyktighet anerkjennes. Det er derfor utviklet et program for medarbeidere som utmerker seg gjennom initiativ, holdninger og dyktighet. Programmet skal bidra til at talentfull kompetanse blir oppdaget, utviklet og benyttet til beste for Avinor og den enkelte medarbeider.

Avinor har som mål å utvikle en stolt og forbedringsorientert bedriftskultur. Alle tiltak innenfor leder- og medarbeiderutvikling i Avinor har derfor kulturutvikling som overbygning.

Satsingen på prosjekt som arbeidsform i Avinor ble støttet av Avinors prosjektskole til og med 2018, og prosjektopplæring vil etter dette justeres og tilpasses organisasjonens behov. Prosjektopplæringen gjør det mulig for ansatte å bygge formell kompetanse innen prosjektledelse og -metodikk.

Avinor har eget internship-program om sommeren, hvor studenter bidrar med å belyse konkrete problemstillinger og løser oppdrag som virksomheten har behov for. Internship-programmet er til felles nytte for både studentene og Avinor. Det legges også til rette for at studentene kan skrive bachelor- eller masteroppgaver i etterkant.

Avinor opprettet 9 nye lærlingeplasser i 2018 (Oslo, Stavanger, Kristiansand og Lakselev) i tillegg til de som startet i 2017. Totalt besto 13 lærlinger i Avinor sine fagprøver i løpet av året. I 2018 var antall lærlinger 20 mot målet om totalt 42. Årsaken til avviket er tilfanget av kandidater, også i konkurranse med andre lærebedrifter, og utfordringer med å dekke kompetansemålene i læreplanen for de aktuelle fagområdene.

INKLUDERING OG LIKESTILLING

Avinor arbeider aktivt, målrettet og planmessig 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 prestasjonssamtaler 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 begrenser Avinors muligheter for inkludering og likestilling noe.

Konsernet har over tid hatt fokus på å få opp kvinneandelen blant ansatte. Kvinneandelen blant fast ansatte er 22,5 prosent. Antallet kvinner i ledende stillinger er tilnærmet lik andelen kvinner i selskapet, med 20,5 prosent i konsernet som helhet, 33,3 prosent i konsernledelsen og 50 prosent i styret.

Det er lav turnover i konsernet (4,2 prosent i 2018). 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 og flygelederyrket. 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. I 2018 er det også opprettet et kvinne-nettverk som blant annet skal bistå HR i å tiltrekke og beholde dyktige kvinner. 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 oppfyller fysiske og medisinske krav. I 2018 hadde Avinor tilpassede arbeidsavtaler med omkring 30 medarbeidere, for at disse skal kunne opprettholde ansettelsesforholdet i selskapet.

Første januar 2018 ble det i Avinor opprettet et eget IA-utvalg. Utvalget er partssammensatt og underlagt SAMU. IA-utvalgets oppgaver skal støtte opp om den forebyggende sykefraværsoppfølgingen i konsernet og arbeide for preventiv tiltaksbygging i alle deler av organisasjonen.

Det har i 2018 vært gjennomført flere tilretteleggingstiltak for personer med nedsatt funksjonsevne og reduserte yrkesmuligheter. Samarbeidsparter i arbeidet er NAV, HELT MED, Kirkens bymisjon, atfføringsbedrifter og andre.

BRUDD PÅ ARBEIDSTIDBESTEMMELSER

Det er viktig for Avinor å ikke bryte arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven eller inngåtte tariffavtaler. Konsernet har kontinuerlig oppfølging av hvordan arbeidstiden planlegges. Innen utsatte enheter har det vært gjennomført opplæring for ledere og turnusplanleggere.

I konsernet totalt er det en økning i antall brudd på arbeidstidsbestemmelsene. De fleste enheter har redusert antall brudd, men enkelte enheter har hatt uforutsette bemanningsutfordringer i perioder. Dette følges opp med konkrete tiltak rettet mot aktuelle enheter.

ARBEIDET MED HELSE, MILJØ OG SIKKERHET

I 2018 ble det for første gang etablert en HMS-strategi for Avinor. Overordnet målsetting for Avinors HMS-arbeid er å forhindre HMS-avvik, personskader og arbeidsrelatert sykdom. Avinors langsiktige mål om null skader skal være førende for måten vi tenker og jobber på, med stor vekt på kontinuerlig forbedring.

Det er definert delmål innen 5 områder: God strategisk forankring av HMS-arbeidet, systematisk arbeid for å redusere HMS-risiko, lederforankring av alt operativt HMS-arbeid, tydeligere HMS-krav og systematisk oppfølging av andre aktører, og å motivere til overskudd og arbeids glede.

I 2018 ble det etablert et HR-, kompensasjons- og HMS-utvalg som underutvalg til konsernstyret.

Gjennom 2018 er det arbeidet systematisk for å operasjonalisere HMS-strategien i selskapet, blant annet gjennom etablering av HMS-handlingsplaner for alle lokale enheter. Viktige elementer i dette arbeidet har vært:

- Det er etablert bedre systemer for innrapportering, oppfølging og avrapportering av HMS-avvik og personskade
- HMS-risiko er systematisk kartlagt og dokumentert for alle enheter
- Det er etablert en kompetanseplan innen HMS med sikte på å ha gjennomført og dokumentert all obligatorisk HMS-opplæring i løpet av 2019
- Det er gjennomført en GAP-analyse opp mot den nye standarden ISO45001 Arbeidsmiljø
- Det er inngått flere samordningsavtaler knyttet til sentrale og lokale kontrakter
- Det er anskaffet et system, HMS-reg, som blant annet sikrer at Avinor kun inngår kontrakter med seriøse aktører i bygge-bransjen
- Det er arbeidet systematisk for å redusere sykefraværet
- Ordningen med Aktiv Bedrift er videreført i 2018

Fra 2018 er H1-verdi (antall fraværsskader pr. million arbeidede timer) og H2 (antall skader med og uten fravær pr. million arbeidede timer) etablert som sentrale KPI'er i Avinor.

Resultatet for 2018 viser en H1-verdi på 3,8 (mot en målsetting <2) og en H2-verdi på 5,1 (målsetting <10). Avinor AS har i perioden hatt 12 fraværsskader, hvorav 4 er alvorlige. Alle alvorlige personskader er undersøkt og fulgt tett opp.

VERNETJENESTEN

Avinor er oppdelt i verneområder med ett verneombud per område. De store lufthavnene har flere verneombud. Det er etablert arbeidsmiljøutvalg eller HMS-utvalg på sentralt nivå, på divisjonsnivå og lokalt på enhetene. Utvalgene er sammensatt av representanter for de ansatte og ledelsen. Verneombudet og bedriftshelsetjenesten deltar også. Det er etablert kjemikalieutvalg, IA-utvalg og AKAN-utvalg som underutvalg til sentralt arbeidsmiljøutvalg.

SYSTEMATISK ARBEID FOR REDUSERT SYKEFRAVÆR

Avinor har gode sykefravær rutiner. Sykefravær arbeidet har høy prioritet og det arbeides systematisk og godt i hele organisasjonen for å holde dette ved like.

I 2018 ble det opprettet et partssammensatt IA-utvalg. Utvalget har gjennomgått eksisterende rutiner for sykefravær oppfølging. Innsatsen har vært rettet mot det korte og mellomlange sykefraværet, for blant annet å forebygge og redusere langtidsfraværet. Nye rutiner er utarbeidet og etablert. Kurs i sykefravær oppfølging gir lederne en kompetanseheving på dette området. Informasjon og forventninger formidles i ledermiljøer, arbeidsmiljøutvalg (AMU) og på personalmøter.

Sykefraværet var 4,7 prosent i 2018. Dette er over målet om å ligge under 4,5 prosent sykefravær for konsernet.

NØKKELTALL OM ANSATTE I AVINOR

	2018	2017	2016
Antall fast ansatte pr. 31.12.	3 099	3 098	3 074
Midlertidige årsverk ¹⁾	199,9	209	200
Gjennomsnittsalder fast ansatte	46,7	46,6	46,0
Total turnover ²⁾	4,2 %	3,0 %	4,9 %
Kvinneandel ³⁾	22,5 %	22,0 %	22,1 %
Kvinneandel lederstillinger	20,5 %	20,1 %	17,9 %
Kvinneandel konsernledelsen	33,3 %	33,3 %	25,0 %
Kvinneandel konsernstyret ⁴⁾	50,0 %	37,5 %	50,0 %
Sykefravær	4,7 %	4,5 %	4,7 %
H1-verdi ⁵⁾	3,8	1,4	4,0
H2-verdi ⁶⁾	5,1		
Avinor som attraktivt selskap (skala 1-5)	4,0	4,0	4,0

ALDERS- FORDELING	STYRET	KONSERN- LEDELSEN	FAST ANSATTE	TURNOVER
<30	0,0 %	0,0 %	5,9 %	5,5 %
30-50	0,0 %	27,3 %	55,4 %	2,9 %
50<	100,0 %	72,7 %	38,7 %	5,9 %

- 1) Inkludert flygelederelever
- 2) Inkludert alle årsaker til avslutning av arbeidsforhold med unntak av sluttavtaler
- 3) Andelen kvinner faste og midlertidige ansatte
- 4) Iht Aksjeloven gjelder krav om 40 prosent kvinneandel i styret de eieroppnevnte medlemmene. Hos Avinor er andelen kvinner blant de eieroppnevnte medlemmene 60 prosent
- 5) Antallet fraværsskader pr. million arbeidede timer
- 6) Antall skader med og uten fravær pr. million arbeidede timer, første gang registrert i Avinor i 2018



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, samt gode varslingsrutiner.

NULLTOLERANSE FOR ALLE FORMER FOR KORRUPSJON

Konsernet har utviklet anti-korrupsjonsprogram med fokus på forebyggende og kontrollerende aktiviteter og konkrete tiltak blir etablert, basert på risikovurdering av aktuelt område. Det er utviklet styrende dokumenter knyttet til arbeidet og det er kontinuerlig fokus på videreutvikling av antikorrupsjons-programmet.

Avinor har implementert overvåking av korrupsjonsrisiko i konsernsystem for strategisk risikostyring. Avinor er en stor byggherre og 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 risikoeksponering for korrupsjon og misligheter har derfor økt som følge av investeringsprogrammet. Avinor er

representert over hele landet og har et stort kontrollspenn, og forvalter store kommersielle kontrakter samtidig som vi er en stor innkjøper. Dette er tilleggsfaktorer 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.

Avinor har i 2018 gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse av korrupsjon og misligheter i prosjektstyringsmiljøene i utbygging og IT. Risikoer som er identifisert håndteres gjennom relevante tiltak etter diskusjoner med compliance officer og fagmiljøet. Oppfølging og effekten av tiltakene rapporteres gjennom konsernets system for virksomhetsstyring.

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.

ANSATTE, LEVERANDØRER OG SAMARBEIDSPARTNERE SKAL KJENNE OG FØLGE AVINORS ETISKE RETNINGSLINJER

Konsernstyret har fastsatt etiske retningslinjer som gjelder for styret og alle ansatte. De etiske retningslinjene forbyr blant annet korrupsjon, bestikkelser og konkurransehindrende oppførelse i strid med konkurransereglene. Det er utarbeidet elektroniske kurs som tar for seg de ulike temaene i retningslinjene. Gjennomføring av kurset er obligatorisk for alle ansatte og innleide konsulenter en gang per år.

I 2018 har alle ledergrupper og risikoeksponert personell gjennomført skreddersydd opplæring tilpasset risikoen de eksponeres for i sin arbeidshverdag. En nedskalert versjon av opplæringen rulles ut til øvrige ansatte. Kurset er obligatorisk for alle ansatte og innleide personell.

Avinor har egen avtale om ansvarlig forretningsførsel med tilhørende prinsipper. Kravene uttrykker samlet Avinors prinsipper for menneskerettigheter, arbeidsstandarder, helse-miljø-sikkerhet, ytre miljø og forbudt forretningspraksis. Avinors kontraktsparter må signere avtale om ansvarlig forretningsførsel med tilhørende prinsipper senest samtidig med inngåelse av kontrakt med konsernet. Disse avtalevilkår skal sikre at tredjeparter Avinor inngår kontrakter med har etiske retningslinjer og tar samfunnsansvaret på alvor. Kravene gjelder også overfor eventuelle underleverandører i en kontraktleveranse. Avtalebestemmelsene gir mulighet for revisjon av den enkelte kontraktspart. (Se avsnittet «Oppfølging av leverandører», side 33). Vesentlige brudd på avtale om ansvarlig forretningsførsel gir Avinor rett til å heve alle gjeldende avtaler med kontraktsparten, dersom kritikkverdige forhold ikke blir tilfredsstillende fulgt opp.

Alle ansatte er pålagt å registrere egne eksterne verv, bierverv og øvrige roller elektronisk. Registreringen vil kunne danne grunnlag for vurdering av sammensetning av team som skal forestå anskaffelser på Avinors vegne, deltakelse i utredningsoppdrag, deltakelse i beslutningsprosesser knyttet til næringsinteresser osv. Konsernstyrets medlemmer og ledende personell rapporterer løpende sine verv utenfor Avinor-konsernet. 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 enkeltes habilitet.

AVINOR SKAL HA GODE VARSLINGSRUTINER FOR HÅNDTERING AV KRITIKKVERDIGE FORHOLD I ALLE DELER AV ORGANISASJONEN

Varslingsinstituttet i Avinor

Konsernet 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 følger personopplysningsloven ved behandling av personopplysninger som framkommer gjennom varslingsordningen.

I 2018 mottok utvalget i underkant av 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 eller sanksjoner avhenger av type sak og alvorlighetsgrad.

Compliance-funksjonen

Avinors compliance-funksjon arbeider etter mandat fastsatt av konsernstyret og rapporterer faglig direkte til konsernledelsen og konsernstyret. Funksjonen skal følge opp at konsernet etterlever eksternt og internt regelverk knyttet til korrupsjon, misligheter og etiske retningslinjer. Korrupsjonsbegrepet inkluderer blant annet bestikkelser, tilretteleggingsbetaling, svindel, bedrag, utpressing, utroskap, hvitvasking og mottak av gaver i egenskap av stilling. Handlinger knyttet til inhabilitet, misbruk av stilling og påvirkningshandel er også omfattet av begrepet.

I tillegg skal funksjonen definere innholdet i Avinors ansvar for å forhindre arbeidsmarkeds kriminalitet, stille krav, foreslå relevante tiltak, hvordan følge opp virksomhetens lovpålagte ansvar og etablere sanksjoner ved manglende etterlevelse.

AVINOR SKAL MOTARBEIDE KONKURRANSEHEMMENDE ATFERD

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

AVINOR SKAL SIKRE AT ALLE AVTALEPARTER HAR ETISKE RETNINGSLINJER OG TAR SAMFUNNSANSVAR PÅ ALVOR

Leverandører som vil delta i konkurranse om kontrakt med Avinor må forplikte seg til å etterleve våre prinsipper om ansvarlig



2

Var oppmerksom
Attention please

Gate B

De beste opplevelser
på ett større plass
Room for
experiences

VINOR

leverandøradferd. Vi krever blant annet at internasjonale menneskerettigheter respekteres og at våre leverandører ikke skal medvirke til brudd på disse. Leverandøren skal videre sørge for at arbeidernes lønn tilfredsstiller krav til minstelønn, at arbeidstid er i samsvar med gjeldende nasjonal lov, at arbeiderne har mulighet for tilstrekkelig hvile og at arbeidsavtaler er skriftlige på et språk arbeideren forstår.

Avinor er omfattet av regelverket for offentlig anskaffelser. Regelverket gir oss på visse vilkår mulighet til å avvise leverandører fra deltakelse i konkurranse om oppdrag for Avinor dersom virksomheten er rettskraftig dømt for, eller har vedtatt forelegg for blant annet korrupsjon. Felles europeisk egenerklæringsskjema (ESPD) benyttes i kvalifikasjonsfasen av en anskaffelse og gjennom dette dokumenteres det foreløpig at leverandøren oppfyller alle kvalifikasjonskravene i konkurransen. Hvorvidt det skal gjøres ytterligere undersøkelser av aktuell leverandør avhenger blant annet av om aktuell bransje er risikoutsatt for korrupsjon og misligheter, om leverandøren eller underleverandøren har betydelig produksjon utenfor Europa o.l.

Avinor har inngått samarbeidsavtale med Skatteetaten 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.

Avinor har kontraktsfestet revisjonsadgang i alle sine kontraktsmaler. Alle sider av kontraktens bestemmelser kan revideres / følges opp gjennom kontraktens levetid og kontraktene gir oss

rett til å sanksjonere motparten ved mangelfull etterlevelse av kontraktens bestemmelser.

AVINOR SKAL SIKRE 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. Det er også etablert intern og ekstern personvernerklæring som beskriver Avinors behandling av personopplysninger, og informerer om bruk av informasjonskapsler på våre hjemmesider. Vi har inngått databehandleravtaler med underleverandører som behandler personopplysninger på våre vegne.

Avinor har i 2018 fokusert på arbeidet med etterlevelse av nytt personvernregelverk, inkludert GDPR. Behandlingsoversikten og hjemmelsgrunnlag for behandling har blitt gjennomgått og oppdatert. Formål med behandling er beskrevet og det er etablert maler for vurdering av personvernkonsekvenser ved innføring av nye tekniske løsninger. Vi er i kontinuerlig dialog med samarbeidspartnere på lufthavnene med tanke på roller og ansvar for dataflyt knyttet til passasjer- og bagasjehåndtering.

Avinor har ikke mottatt klager vedrørende brudd på kunders personvern i 2018.

Oversikt over GRI-indikatorer

Denne rapporten er utarbeidet i tråd med GRI Standards/Core. Avinors årsregnskap (selskapsregnskap og konsernregnskap) for 2018 er revidert av Ernst & Young AS. Revisors beretning er gjengitt på side 127-130.

En detaljert redegjørelse for rapporteringsstandardene og de ulike indikatorene er å finne på GRIs nettsider: 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. 55
102-48	Kollektive avtaler	s. 52
102-9	Leverandørkjede	s. 48
102-10	Endringer	s. 15
102-11	Føre-var	https://avinor.no/konsern/miljo-og-samfunn/miljomal/
102-12	Støtte til CSR-initiativ	s. 18, 20, 36
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. 7 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	2018
102-51	Forrige rapport	2017
102-52	Intervall	Årlig
102-53	Kontakt	post@avinor.no
102-54	Type GRI-rapport	GRI Standards/Core
102-55	GRI- indikatoroversikt	s. 60-65
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. 10-13

ETISKE RETNINGSLINJER

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-16	Etiske retningslinjer	s. 12, 56 https://avinor.no/konsern/om-oss/konsernet/visjon-og-verdier

ØKONOMISK RESULTAT

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 10-13 (Styrets beretning) s. 15-19 (Eierstyring og selskapsledelse)
201-1	Økonomisk resultat	s. 4, 70-126

INDIREKTE ØKONOMISK PÅVIRKNING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 26-30
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. 45-47
302-1	Energiforbruk	s. 45, 50
302-4	Enøk	s. 45-47, 50

BIODIVERSITET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 47-48
304-1	Eiendom tilgrensende områder med stor biodiversitetsverdi	s. 47-48
304-2	Påvirkning av biodiversitet	s. 47-48
304-3	Utbedring - habitat	s. 47-48

UTSLIPP TIL LUFT

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 36-41
AO5	Luftkvalitet	s. 45
305-1	Direkte klimagassutslipp	s. 37, 50
305-2	Indirekte klimagassutslipp	s. 38-41
305-5	Reduksjon klimagassutslipp	s. 40

UTSLIPP OG AVFALL

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 42-44, 47
306-2	Avfall	s. 47, 50
306-3	Uhellsutslipp	s. 42
AO6	Avisingsvæske	s. 42, 51

ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING – MILJØ

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 36
307-1	Bøter/sanksjoner	Ingen bøter eller lignende (s. 51)

STØY

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 44
AO7	Støy	s. 44-45

OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/MILJØ

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 48
308-1	Screening leverandører	s. 48
308-2	Oppfølging eksisterende leverandører	s. 48

HMS I AVINOR

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 54-55
403-1	HMS-organisering	s. 54-55
403-2	Sykefravær/ H-verdi	s. 55

INTERN KOMPETANSEBYGGING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 52-53
404-1	Hvem får tilbud om opplæring?	s. 52-53

LIKESTILLING I AVINOR

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 54
405-1	Likestilling i styret, ledelse, ansatte	s. 54-55

OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/ARBEIDSFORHOLD OG MENNESKERETTIGHETER

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 57

VARSLINGSKANALER

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-2	Policy/styringssystem	s. 57

IKKE-DISKRIMINERING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 54
406-1	Diskriminerings-saker	Ingen tilfeller

LOKALSAMFUNN

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 8-9, 26-30

TILTAK MOT KORRUPSJON

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 56-57, 59
205-2	Opplæringstiltak anti-korrupsjon	s. 57
205-3	Korrupsjonstilfeller	Ingen tilfeller

TILTAK MOT KONKURRANSEHEMMENDE ADFERD

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 57
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. 56-59
419-1	Bøter, sanksjoner	Ingen tilfeller

PRODUKTANSVAR – SIKKERHET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 32-35
416-1	Kartlegging av produktsikkerhet	s. 32-35
416-2	Brudd på regelverk	Ingen tilfeller

ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING – PRODUKTANSVAR

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 32-35
419-1	Bøter, sanksjoner	Ingen tilfeller

Konsernledelsen



DAG FALK-PETERSEN
Konsernsjef



ANDERS KIRSEBOM
Administrerende direktør
Avinor Flysikring AS



ØYVIND HASAAS
Lufthavndirektør
Oslo lufthavn



ANETTE SIGMUNDSTAD
Lufthavndirektør
Stavanger lufthavn, Sola



MARIT HELENE STIGEN
Lufthavndirektør
Trondheim lufthavn, Værnes



THORGEIR LANDEVAAG
Divisjonsdirektør for nasjonale,
regionale og lokale lufthavner



PETTER JOHANNESSEN
Konserndirektør
økonomi og finans



**MARGRETHE
SNEKKERBAKKEN**
Konserndirektør for strategi,
sikkerhet og miljø



EGIL THOMPSON
Konserndirektør
kommunikasjon og marked



MARI HERMANSEN
Konserndirektør
HR, juridisk og forretningsstøtte



STINE RAMSTAD WESTBY
Konserndirektør
drift og infrastruktur

Leif Anker Lorentzen fratrådte som lufthavndirektør på Stavanger lufthavn, Sola pr 1. mars 2019. Ny lufthavndirektør på Sola er Anette Sigmundstad. Aslak Sverdrup fratrådte som lufthavndirektør på Bergen lufthavn, Flesland pr. 1. mars 2019. Prosess med rekruttering av ny lufthavndirektør pågår pr mars 2019.

Styret



ANNE CARINE TANUM
Styreleder



OLA HENRIK STRAND
Nestleder
CEO, BluWrap



**LINDA BERNANDER
SILSETH**
Styremedlem



HERLOF NILSSEN
Styremedlem
Administrerende direktør,
Helse Vest RHF



ELI SKRØVSET
Styremedlem
Konserndirektør for
virksomhetsstyring, Bane NOR



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



RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

MORSELSKAP				KONSERN	
2017	2018		NOTER	2018	2017
		Driftsinntekter			
4 337,3	4 392,0	Trafikkinntekter	3,4	5 513,1	5 472,8
5 882,0	6 004,6	Andre driftsinntekter	3,4	6 211,1	6 053,2
10 219,3	10 396,6	Sum driftsinntekter		11 724,2	11 526,0
		Driftskostnader			
450,5	207,7	Varekostnader	3	262,0	497,6
2 085,7	2 181,7	Lønn og andre personalkostnader	3,5,8	3 665,8	3 483,1
4 570,4	4 368,2	Andre driftskostnader	3,7,8	3 795,4	4 016,7
170,1	-66,1	Andre kostnader	3,9	-199,8	402,2
7 276,7	6 691,5	Sum driftskostnader		7 523,4	8 399,6
2 942,6	3 705,1	EBITDA		4 200,8	3 126,4
1 744,6	1 944,4	Av- og nedskrivninger	8,12	2 103,4	1 889,1
1 198,0	1 760,7	Driftsresultat		2 097,4	1 237,3
1 068,6	39,9	Finansinntekter	10	32,8	88,1
692,3	635,8	Finanskostnader	10	633,7	685,6
376,3	-595,9	Netto finansinntekt/-kostnad		-600,9	-597,5
1 574,3	1 164,8	Resultat før skattekostnad		1 496,5	639,8
138,8	254,3	Skattekostnad	11	326,8	140,5
1 435,5	910,5	Årsresultat		1 169,7	499,3
		Tilordnet			
1 435,5	910,5	Aksjonær		1 169,7	499,3

Note 1 til 25 er en integrert del av regnskapet.

UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

MORSELSKAP				KONSERN	
2017	2018		NOTER	2018	2017
1 435,5	910,5	Årsresultat		1 169,7	499,3
Utvidet resultat					
Poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder:					
-385,9	-485,6	Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	16	-666,3	-901,8
92,6	111,7	Skatteeffekt	11	152,9	216,3
-58,6	-66,6	Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse		-82,4	-72,9
-351,9	-440,5	Sum poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder etter skatt		-595,8	-758,4
Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder:					
-109,4	186,3	Kontantstrømsikring	14	211,9	-97,3
26,3	-42,9	Skatteeffekt	11	-48,7	23,4
-83,1	143,4	Sum poster som kan reversere i resultatet i senere perioder etter skatt		163,2	-73,9
-435,0	-297,1	Sum utvidet resultat etter skatt		-432,6	-832,3
1 000,5	613,4	Årets totalresultat		737,1	-333,0
Tilordnet					
1 000,5	613,4	Aksjonær		737,1	-333,0

Note 1 til 25 er en integrert del av regnskapet.

BALANSE

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			KONSERN		
31.12.2017	31.12.2018	NOTER	31.12.2018	31.12.2017	
EIENDELER					
Anleggsmidler					
Immaterielle eiendeler:					
1 151,7	1 141,2	Utsatt skattefordel	11	1 497,4	1 511,2
35,4	30,9	Andre immaterielle eiendeler	12	103,4	112,8
0,0	0,0	Anlegg under utførelse, immaterielle	12	332,3	245,1
1 187,1	1 172,1	Sum immaterielle eiendeler		1 933,1	1 869,1
Varige driftsmidler:					
32 481,6	32 747,3	Varige driftsmidler	12	34 426,4	34 142,9
2 473,2	2 025,6	Anlegg under utførelse	12	2 496,1	2 948,0
34 954,8	34 772,9	Sum varige driftsmidler		36 922,5	37 090,9
Finansielle anleggsmidler:					
1 141,5	1 161,6	Investeringer i datterselskap	19	0,0	0,0
120,0	190,0	Lån til foretak i samme konsern	23	0,0	0,0
1 215,7	1 506,2	Derivater	14	1 506,2	1 215,7
260,1	87,2	Andre finansielle anleggsmidler	14	88,3	260,1
2 737,3	2 945,0	Sum finansielle anleggsmidler		1 594,5	1 475,8
38 879,2	38 890,0	Sum anleggsmidler		40 450,1	40 435,8
Omløpsmidler					
12,9	13,2	Varer		27,6	23,6
1 214,5	1 356,6	Fordringer	14	1 418,8	1 400,1
4,1	53,5	Derivater	14	53,5	4,2
2 071,8	1 721,6	Bankinnskudd, kontanter og lignende	14	1 739,8	2 071,8
3 303,3	3 144,9	Sum omløpsmidler		3 239,7	3 499,7
42 182,5	42 034,9	Sum eiendeler		43 689,8	43 935,5

BALANSE

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			KONSERN	
31.12.2017	31.12.2018	NOTER	31.12.2018	31.12.2017
EGENKAPITAL OG GJELD				
Egenkapital				
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:				
8 173,1	8 536,9	15	9 140,8	8 653,4
8 173,1	8 536,9		9 140,8	8 653,4
13 573,2	13 937,0		14 540,9	14 053,5
Gjeld og forpliktelser				
Avsetning for forpliktelse:				
2 265,3	2 789,4	16	4 633,4	4 025,9
183,5	167,3	17	174,0	189,1
2 448,8	2 956,7		4 807,4	4 215,0
Langsiktig gjeld:				
2 083,0	1 638,6	14	1 638,6	2 083,0
0,0	0,0	14	0,0	25,6
19 553,7	18 570,6	14	18 570,6	20 097,1
21 636,7	20 209,2		20 209,2	22 205,7
Kortsiktig gjeld:				
439,6	477,4		536,1	521,3
43,2	241,3	11	290,9	115,4
208,1	233,7		361,6	313,3
0,0	0,0	14	6,2	4,9
579,0	1 531,5	14	1 531,5	631,3
3 253,9	2 448,1	17, 18	1 406,0	1 875,1
4 523,8	4 932,0		4 132,3	3 461,3
28 609,3	28 097,9		29 148,9	29 882,0
42 182,5	42 034,9		43 689,8	43 935,5

Note 1 til 25 er en integrert del av regnskapet.

Oslo, 3. april 2019
Styret i Avinor AS


Anne Carine Tanum
Styrets leder



Ola H. Strand
Nestleder



Eli Skrovset



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 01.01.2017	5 400,1	-331,8	8 049,5	13 117,8
Årsresultat	0,0	0,0	1 435,5	1 435,5
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	-293,3	0,0	-293,3
Kontantstrømsikring	0,0	-83,1	0,0	-83,1
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	0,0	-9,9	-48,7	-58,6
Årets totalresultat	0,0	-386,3	1 386,8	1 000,5
Transaksjoner med aksjonær:				
Fusjon	0,0	0,0	5,1	5,1
Fisjon	-6,0	0,0	-55,5	-61,5
Tingsinnskudd	6,0	0,0	55,5	61,5
Utbytte for 2016	0,0	0,0	-550,0	-550,0
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-545,0	-545,0
Egenkapital 31.12.2017	5 400,1	-718,1	8 891,3	13 573,2
Årsresultat	0,0	0,0	910,5	910,5
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	-373,9	0,0	-373,9
Kontantstrømsikring	0,0	143,4	0,0	143,4
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	0,0	-12,3	-54,3	-66,6
Årets totalresultat	0,0	-242,8	856,2	613,4
Transaksjoner med aksjonær:				
Fusjon	0,0	0,0	0,0	0,0
Fisjon	-6,5	0,0	6,4	0,0
Tingsinnskudd/fondsemisjon	6,5	0,0	-6,4	0,0
Utbytte for 2017	0,0	0,0	-249,7	-249,7
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-249,7	-249,7
Egenkapital 31.12.2018	5 400,1	-960,9	9 497,8	13 937,0

OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITAL

Beløp i MNOK

	AVINOR KONSERN			SUM
	AKSJEKAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	
Egenkapital 01.01.2017	5 400,1	-362,4	9 898,8	14 936,6
Årsresultat	0,0	0,0	499,3	499,3
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	-685,5	0,0	-685,5
Kontantstrømsikring	0,0	-73,9	0,0	-73,9
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	0,0	-15,8	-57,1	-72,9
Årets totalresultat	0,0	-775,2	442,2	-333,0
Transaksjoner med aksjonær:				
Utbytte for 2016	0,0	0,0	-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
Årsresultat	0,0	0,0	1 169,7	1 169,7
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	-513,4	0,0	-513,4
Kontantstrømsikring	0,0	163,2	0,0	163,2
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	0,0	-19,6	-62,8	-82,4
Årets totalresultat	0,0	-369,8	1 106,9	737,1
Transaksjoner med aksjonær:				
Utbytte for 2017	0,0	0,0	-249,7	-249,7
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-249,7	-249,7
Egenkapital 31.12.2018	5 400,1	-1 507,4	10 648,2	14 540,9

Se også note 15.

Note 1 til 25 er en integrert del av regnskapet.

KONTANTSTRØM

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			KONSERN	
2017	2018		2018	2017
		Kontantstrømmer fra driften		
2 318,2	3 325,0	Kontantstrømmer fra driften ¹⁾	4 202,5	3 740,6
58,2	37,0	Mottatte renter	37,4	59,4
-82,3	-43,4	Betalte skatter	-115,6	-147,5
2 294,1	3 318,6	Netto kontantstrøm fra driften	4 124,3	3 652,5
		Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
-3 045,6	-2 264,6	Investering i varige driftsmidler	12	-2 523,5
15,9	21,8	Salg av varige driftsmidler, herunder anlegg under utførelse	26,4	16,3
20,0	-70,0	Konserninterne utlån	0,0	0,0
-26,3	-9,4	Konserninterne renter	0,0	0,0
1 000,0	0,9	Konsernbidrag/utbytte	0,0	0,0
-57,3	134,6	Endring i andre investeringer	153,8	19,9
-2 093,3	-2 186,7	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-2 343,3	-3 377,8
		Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
4 439,5	0,0	Opptak av gjeld	14	0,0
-964,7	-579,0	Nedbetaling av gjeld	14	-1 174,7
-1 400,0	0,0	Netto opptak/nedbetaling kortsiktig gjeld (sertifikatlån)	14	0,0
-543,2	-652,8	Betalte renter	-688,0	-575,9
-48,7	-0,6	Betalte låneomkostninger	-0,6	-48,7
-550,0	-249,7	Utbetalt utbytte	-249,7	-550,0
932,9	-1 482,1	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-2 113,0	848,0
1 133,7	-350,2	Endring i kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter	-332,0	1 122,7
938,1	2 071,8	Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter 1.1	14	2 071,8
2 071,8	1 721,6	Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter 31.12	1 739,8	2 071,8

KONTANTSTRØM

Beløp i MNOK

1) KONTANTSTRØMMER FRA DRIFTEN

MORSELSKAP			KONSERN	
2017	2018		2018	2017
1 574,3	1 164,8	Resultat før skatt	1 496,5	639,8
1 744,6	1 944,4	Ordinære avskrivninger	2 103,4	1 889,1
-0,3	-8,6	Tap/gevinst anleggsmidler	-8,5	-0,5
-4,4	-49,4	Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto (urealiserte)	-47,9	0,2
-376,3	595,9	Netto finanskostnader	600,9	597,5
-158,7	49,5	Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld	15,4	-161,2
228,0	38,5	Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	-58,8	536,6
267,5	56,7	Endringer i andre tidsavgrensingsposter	101,5	239,1
-956,5	-466,8	Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser	0,0	0,0
2 318,2	3 325,0	Kontantstrøm fra driften	4 202,5	3 740,6
I kontantstrømoppstillingen består inntekt fra salg av varige driftsmidler av:				
15,6	13,2	Balanseført verdi	17,9	15,8
0,3	8,6	Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler	8,5	0,5
15,9	21,8	Vederlag ved avgang varige driftsmidler	26,4	16,3

Note 1 til 25 er en integrert del av regnskapet.

NOTER TIL REGNSKAPET

- 1 Generell informasjon
- 2 Regnskapsprinsipper og viktige antakelser/forutsetninger
- 3 Segmentinformasjon
- 4 Driftsinntekter og andre inntekter
- 5 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser
- 6 Erklæring om lønn og annen godtgjørelse til daglig leder og ledende ansatte
- 7 Andre driftskostnader
- 8 Resultateffekter - Terminal 2 prosjektet
- 9 Andre kostnader
- 10 Finansposter
- 11 Skatt
- 12 Immaterielle eiendeler og varige driftsmidler
- 13 Finansielle risikofaktorer
- 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
- 25 Nye og framtidige regnskapsstandarder

NOTE 1 Generell informasjon

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

hovedvirksomhet, herunder kommersiell utvikling av virksomheten og lufthavnområdene.

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

NOTE 2 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.

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, eksklusiv 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 skjønsmessige vurderinger eller høy grad av kompleksitet, eller områder hvor forutsetninger og estimater er vesentlig for konsernregnskapet, er beskrevet særskilt.

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

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

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 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 44 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 31.12.2018

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	2 144,2	561,2	411,6	366,1	923,2	4 406,4
Andre driftsinntekter	3 772,8	609,4	445,2	330,1	663,8	5 821,2
Konserninterne inntekter	1,7	3,9	5,0	2,2	62,1	74,9
Sum driftsinntekter	5 918,7	1 174,5	861,8	698,4	1 649,1	10 302,6
Lønn og andre personalkostnader	505,2	129,5	106,9	92,2	815,0	1 648,7
Andre driftskostnader	1 467,7	231,6	180,6	136,8	965,2	2 981,9
Konserninterne kostnader	369,1	145,7	114,6	93,4	659,5	1 382,3
Sum driftskostnader	2 342,0	506,7	402,0	322,4	2 439,7	6 012,9
EBITDA	3 576,8	667,8	459,8	376,0	-790,6	4 289,7
Av- og nedskrivninger	942,4	276,6	121,2	101,5	447,2	1 888,9
Driftsresultat	2 634,4	391,1	338,6	274,5	-1 237,8	2 400,8
Varige driftsmidler	17 537,1	5 697,0	1 893,1	1 739,4	5 869,8	32 736,4

AVINOR KONSERN 31.12.2018 FORTS.

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	EIENDOM	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	4 406,4	1 106,7	0,0	0,0		5 513,1
Andre driftsinntekter	5 821,2	151,4	108,2	130,2		6 211,1
Konserninterne inntekter	74,9	849,1	21,3	609,5	(1 554,9)	0,0
Sum driftsinntekter	10 302,6	2 107,2	129,5	739,7	-1 554,9	11 724,2
Lønn og andre personalkostnader	1 648,7	1 457,6	0,1	559,4		3 665,8
Andre driftskostnader	2 981,9	222,2	5,8	647,7		3 857,6
Konserninterne kostnader	1 382,3	89,6	1,4	81,6	(1 554,9)	0,0
Sum driftskostnader	6 012,9	1 769,4	7,3	1 288,7	-1 554,9	7 523,5
EBITDA	4 289,7	337,8	122,2	-549,0		4 200,8
Av- og nedskrivninger	1 888,9	104,3	36,0	74,1		2 103,4
Driftsresultat	2 400,8	233,4	86,2	-623,1	0,0	2 097,4
Varige driftsmidler	32 736,4	760,0	795,8	237,6		34 529,8

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
Trafikkinntekter	2 100,7	548,7	408,8	368,3	924,0	4 350,5
Andre driftsinntekter	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
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	2 812,6	588,3	391,9	313,5	2 487,6	6 593,9
EBITDA	3 035,2	522,0	462,0	381,9	-832,8	3 568,2
Av- og nedskrivninger	862,1	238,8	116,7	96,2	402,5	1 716,4
Driftsresultat	2 173,0	283,1	345,2	285,7	-1 235,3	1 851,9
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
Trafikkinntekter	4 350,5	1 122,3	0,0	0,0		5 472,8
Andre driftsinntekter	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
Andre driftskostnader	3 583,5	593,2	10,4	729,4		4 916,5
Konserninterne kostnader	1 364,4	105,0	(1,0)	80,6	(1 549,1)	0,0
Sum driftskostnader	6 593,9	2 066,8	9,5	1 278,6	-1 549,1	8 399,6
EBITDA	3 568,2	18,4	120,7	-581,1		3 126,4
Av- og nedskrivninger	1 716,4	90,3	36,4	46,1		1 889,1
Driftsresultat	1 851,9	-71,9	84,4	-627,2	0,0	1 237,3
Varige driftsmidler	32 567,9	705,0	830,1	152,7		34 255,7

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 2,6 mrd, 1,7 mrd og 1,5 mrd, totalt 5,8 mrd for 2018 (2017: NOK 2,5 mrd, 1,6 mrd og 1,4 mrd, totalt 5,6 mrd). Dette utgjorde ca 49 prosent (2017: 49 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 4 Driftsinntekter og andre inntekter

Beløp i MNOK

INNTEKTER FRA KONTRAKTER MED KUNDER

IFRS 15 Inntektsføring ble implementert 1. januar 2018 ved bruk av full retrospektiv metode. Implementeringen av standarden har ikke medført endringer i selskapet eller konsernets periodisering av inntekter i 2018, se note 25. Trafikkinntekter, inntekter fra salg av varer og tjenester samt inntekt ved salg av eiendom innregnes for å reflektere overføring av avtalte varer eller tjenester til kunder, og da til et beløp som gjenspeiler vederlaget selskapet forventes å ha rett til i bytte for disse varene eller tjenestene.

LEIEINNTEKTER

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.

Trafikkinntekter

Trafikkinntekter omfatter alle avgifter knyttet til infrastruktur og tjenesteytelser som er nødvendige for å gjennomføre flygninger til/fra og innad i Norge og må sees under ett som en leveringsforpliktelse. I tillegg vil underveisavgiften også omfatte flygninger over norsk luftrom. Leveringsforpliktelsen er oppfylt ved gjennomføring av den aktuelle flygningen.

Trafikkinntekter omfatter lufthavnavgifter og flysikringsavgifter. Lufthavnavgifter består av startavgift for nødvendige tjenester/ infrastruktur for å kunne gjennomføre en flyavgang fra en av Avinors lufthavner, passasjeravgift for nødvendig infrastruktur samt tjenesteytelse til passasjerer ved ankomst, avgang, transitt eller korresponderende flygning på Avinors lufthavner og sikkerhetsavgift for nødvendige tjenester/ infrastruktur for å kunne gjennomføre sikkerhetskontroll på Avinors lufthavner i tråd med gjeldende forskrifter. Startavgiften beregnes på grunnlag av flyets

vekt, passasjeravgiften beregnes på grunnlag av avreiste passasjerer og sikkerhetsavgiften beregnes på grunnlag av antall passasjerer fratrukket antall transferpassasjerer på den aktuelle flygning. Flysikringsavgiftene består av underveisavgift for nødvendige tjenester som ytes i luftrommet/ underveisfasen (mellom start- og landingssted) i luftrommet som Avinor er ansvarlig for, og terminalavgift for nødvendige tjenester/ infrastruktur knyttet til overvåkning og kontroll ved take off, landing og flybevegelser til/fra gate. Underveisavgiften beregnes med utgangspunkt i flyets vekt kombinert med fløyet distanse, mens terminalavgiften beregnes med utgangspunkt i flyets vekt.

Avgiftene faktureres flyselskapet ved gjennomføring av den aktuelle flygningen i henhold til takstregulativ fastsatt av Samferdselsdepartementet. Normalt faktureres avgiftene ukentlig med betalingsbetingelse 30 dager. Underveisavgiften faktureres og innkreves av Eurocontrol på vegne av de enkelte medlemslandene.

Andre driftsinntekter

Avinor AS og konsernet har inntekter fra salg av varer og tjenester direkte til kunder eller gjennom utleie av areal som benyttes til det samme. Omfatter duty free, kiosk, parkering, butikker, servering, service, reklame, flydrivstoff, handlingstjenester, hoteller og infrastruktur med mer.

Salg av varer og tjenester

Består av kontantsalg og noe kredittsalg. Kredittsalg faktureres løpende med betalingsbetingelse 30 dager fra fakturadato.

Leieinntekter

Omfatter faste leiebeløp samt omsetningsbasert vederlag basert på inngåtte leieavtaler og løpende innrapportering av omsetning.

Faste leiebeløp faktureres forskuddsvis og innregnes løpende. Omsetningsbaserte vederlag innrapporteres og faktureres ukentlig. Betalingsbetingelse er normalt 30 dager fra fakturadato.

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2018	2017	2018	2017
Trafikkinntekter				
Startavgift	1 158,0	1 120,0	1 162,3	1 123,7
Passasjeravgift	1 237,0	1 238,5	1 241,4	1 242,6
Underveisavgift	0,0	0,0	1 106,7	1 122,3
Sikkerhetsavgift	1 400,8	1 390,2	1 406,5	1 395,6
Terminalavgift	596,2	588,6	596,2	588,6
Sum trafikkinntekter	4 392,0	4 337,3	5 513,1	5 472,8
Andre driftsinntekter				
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder:				
Duty free	141,0	140,5	141,0	140,5
Parkering	35,6	124,0	35,7	124,1
Annet	659,9	886,0	770,2	959,4
Sum driftsinntekter fra kontrakter med kunder	836,5	1 150,5	946,9	1 224,0
Leieinntekter				
Duty free	2 708,6	2 522,7	2 708,6	2 522,7
Parkering	931,6	814,6	931,6	814,6
Annet	1 527,9	1 394,2	1 624,0	1 491,9
Sum leieinntekter	5 168,1	4 731,5	5 264,2	4 829,2
Sum andre driftsinntekter	6 004,6	5 882,0	6 211,1	6 053,2
Sum inntekter fra kontrakter med kunder	5 228,5	5 487,8	6 460,0	6 696,8
Sum leieinntekter	5 168,1	4 731,5	5 264,2	4 829,2
Sum driftsinntekter	10 396,6	10 219,3	11 724,2	11 526,0

NOTE 5 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2018	2017	2018	2017
Lønnskostnader				
Lønninger	1 535,2	1 507,2	2 586,2	2 521,0
Arbeidsgiveravgift	236,5	230,2	377,3	377,5
Pensjonskostnader	328,2	271,8	577,6	460,0
Andre ytelser	81,8	76,5	124,7	124,6
Sum lønnskostnader	2 181,7	2 085,7	3 665,8	3 483,1
Sum lønnskostnader er redusert med:				
Balanseførte lønnskostnader	70,2	50,3	156,8	128,6
Gjennomsnittlig antall årsverk	2 072	2 128	3 179	3 185

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.

2018

BELØP I NOK	STYRE- HONORAR	LØNN	NATURAL- YTELSER	PERIODISERT PENSJONS- KOSTNAD	SAMLET GODT- GJØRELSE
Ledende ansatte					
Dag Falk-Petersen, konsernsjef	0	2 840 958	26 779	853 857	3 721 594
Øyvind Hasaas, lufthavndirektør Oslo lufthavn	0	2 164 490	23 156	778 307	2 965 954
Aslak Sverdrup, lufthavndirektør Bergen lufthavn, Flesland	0	1 758 589	13 728	322 070	2 094 387
Leif Anker Lorentzen, lufthavndirektør Stavanger lufthavn, Sola	0	1 717 919	11 956	431 467	2 161 342
Marit Helene Stigen, lufthavndirektør Trondheim lufthavn, Værnes (fra 01.02.2018)	0	1 517 681	19 039	286 585	1 823 305
Mari Hermansen, konserndirektør HR, juridisk og forretningsstøtte	0	1 771 431	33 507	485 937	2 290 874
Petter Johannessen, konserndirektør økonomi og finans	0	1 886 115	34 172	601 899	2 522 185
Anders Kirsebom, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	0	2 122 586	18 610	471 686	2 612 882
Thorger Landevaag, divisjonsdirektør regionale lufthavner og støttefunksjoner (fra 01.08.2018)	0	1 723 598	10 012	238 438	1 972 048
Jon Sjølander, konserndirektør strategi og utvikling (til 01.08.2018)	0	1 915 225	24 306	461 706	2 401 237
Margrethe Snekkerbakken, konserndirektør direktør strategi, sikkerhet og miljø	0	2 086 933	15 052	504 826	2 606 812
Egil Thompson, konserndirektør kommunikasjon og marked	0	1 780 232	25 155	463 043	2 268 431
Stine Ramstad Westby, konserndirektør drift og infrastruktur	0	1 769 988	17 696	345 126	2 132 811
Sum	0	25 055 746	273 168	6 244 947	31 573 861
Styret					
Anne Carine Tanum, styrets leder (fra 01.07.2018)	239 000	0	0	0	239 000
Ola Mørkved Rinnan, styrets leder (til 30.06.2018)	217 250	365	0	0	217 615
Ola H. Strand, styremedlem - nestleder	271 750	3 709	0	0	275 459
Herlof Nilssen, styremedlem	261 000	0	0	0	261 000
Linda Bernander Silseth, styremedlem	234 500	374	0	0	234 874
Eli Skrøvset, styremedlem	285 750	0	0	0	285 750
Olav Aadal, ansattvalgt styremedlem	219 000	1 602 019	5 242	281 749	2 108 010
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	258 500	814 269	10 012	146 468	1 229 249
Bjørn Tore Mikkelsen, ansattvalgt styremedlem	231 250	1 005 604	10 012	295 159	1 542 025
Sum	2 218 000	3 426 341	25 266	723 376	6 392 983

2017

BELØP I NOK	STYRE- HONORAR	LØNN	NATURAL- YTelser	PERIODISERT PENSJONS- KOSTNAD	SAMLET GODT- GJØRELSE
Ledende ansatte					
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 Snekkerbakken, 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
Sum	0	25 405 858	297 670	5 801 820	31 505 348
Styret					
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 Skrvøset, 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
Sum	2 361 499	4 967 968	36 922	884 018	8 250 406

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 6. 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 er vist over. Det er ikke gitt tilleggsgodtgjørelse for spesielle tjenester utenfor de normale funksjoner for en leder, se note 6.

NOTE 6 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 – 2018

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 13.2.2015.

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 2019 og omfattet av denne erklæringen:

Avinor AS:

- Dag Falk-Petersen, konsernsjef
- Petter Johannessen, konserndirektør økonomi og finans
- Mari Hermansen, konserndirektør HR, juridisk og forretningsstøtte
- Egil Thompson, konserndirektør kommunikasjon og marked
- Margrethe Snekerbakken, konserndirektør strategi, sikkerhet og miljø
- Thorgeir Landevaag, divisjonsdirektør regionale og lokale lufthavner
- Øyvind Hasaas, lufthavndirektør Oslo lufthavn
- Marit Helene Stigen, 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, direktør teknologitjenester
- Håkan Olsson, 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:

- Carl Einar Ianssen, 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 til ledende ansatte 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 innsats

Det kan i spesielle tilfeller gis en engangsutbetaling til ledende ansatte etter en ekstraordinær og betydelig innsats utover det som kan forventes i aktuell stillingskategori, i forbindelse med definerte aktiviteter av stor strategisk betydning. Det skal være en klar sammenheng mellom den ekstraordinære innsatsen som ligger til grunn for engangsutbetalingen og selskapets mål. Ordningen er tidsbegrenset i den forstand at det dreier seg om en helt konkret ekstraordinær engangsutbetaling. Engangsutbetalingen skal godkjennes av konsernstyret etter forslag fra konsernsjefen og forberedende behandling i HR-, Kompensasjons- og HMS-utvalget. Ordningen er ikke en ordinær bonusordning der den ledende ansatte kan ha en forventning om en utbetaling dersom visse milepæler eller kriterier er oppnådd. Det er utarbeidet generelle retningslinjer for ordningen der maksimalt beløp ved en slik utbetaling fremgår

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, enten lukket ytelsesordning i Statens Pensjonskasse, eller nyetablert pensjonsordning. Pensjonsgrunnlaget skal ikke overstige 12 G. Vilklårene skal være på linje med andre ansattes vilkår i selskapet. Den generelle aldersgrensen er 70 år i konsernet. For de fleste medlemmer i konsernledelsen, dvs ledende ansatte i Avinor AS og administrerende direktør Avinor Flysikring AS er aldersgrensen 67 år. For nyere medlemmer av konsernledelsen er aldersgrensen 70 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 31.12.2018 er tre av de ledende fast ansatte ikke omfattet av ordningen med en innskuddsbasert alderspensjonsordning for lønn over 12 G samt en ordning med uførepensjon.

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 vilklårene 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 de av medlemmene i konsernledelsen som er ansatt før retningslinjene trådte i kraft i 2015 er dette definert som et krav på 12 måneders ordinær fastlønn. For tre medlemmer av 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. Daglig leder i Svalbard Lufthavn AS har ordinært oppsigelsesvern og ingen klausul om sluttvederlag.

7. Lederlønnspolitik og gjennomføring av retningslinjene for foregående regnskapsår

Lederlønnspolitikken for 2018 er gjennomført i samsvar med de retningslinjene som ble behandlet på ordinær generalforsamling 13. juni 2018. Dette gjelder både Avinor AS, Avinor Flysikring AS og Svalbard lufthavn AS.

I forbindelse med lønnsoppjøret ble konsernsjefens faste grunnlønn justert på med 3,4 prosent.

Øvrig ledende personell i Avinor AS ble i gjennomsnitt gitt en justering i grunnlønn på 3,4 prosent.

Administrerende direktør i Avinor Flysikring AS ble gitt en justering i grunnlønn på 3,4 prosent. Øvrig ledende personell i Avinor Flysikring AS ble i gjennomsnitt gitt en justering i grunnlønn på 3,4 prosent. Lønnsoppjøret skjer på grunnlag av prestasjonsvurdering.

Daglig leder på Svalbard lufthavn AS ble gitt et tillegg på 11,5 prosent. Denne økningen er begrunnet i godkjenning som operational manager og prestasjonsvurdering.

Totalkostnaden for innskuddsbasert alderspensjonsordning for lønn over 12 G gjeldende for ledende ansatte ansatt før 13.02.2015 var kr 2 692 045 i 2018. 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 en ekstraordinær engangsutbetalinger på NOK 150.000 for særlig god prosjektledelse. Dette gjelder Margrethe Snekkerbakken.

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 2018, er gjengitt i årsregnskapet 2018, note 5.

NOTE 7 Andre driftskostnader

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2018	2017	2018	2017
Leie lokaler/tomt	55,2	72,2	44,9	58,4
Drift/vedlikehold bygninger	749,2	745,5	786,1	791,9
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	390,7	400,2	434,8	450,6
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold	902,5	939,1	909,0	945,5
Meteorologiske tjenester	3,5	3,2	43,7	43,3
Konsulentbistand	273,2	310,9	289,1	345,5
Øvrige eksterne tjenester	662,1	695,9	692,0	724,2
Øvrige driftskostnader	1 331,8	1 403,4	595,8	657,3
Sum	4 368,2	4 570,4	3 795,4	4 016,7

OPERASJONELLE LEIEFORPLIKTELSER

AVINOR AS:

	GJENVÆRENDE PERIODE			TOTALT	HERAV KONSERNINTERNT
	UNDER 1 ÅR	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR		
31.12.2018					
Leieavtale hovedkontor Oslo (Bjørnvika)	21,8	88,8	206,7	317,3	0,0
Leie av Bodø lufthavn fra Forsvaret	18,0	75,7	40,2	133,9	0,0
Øvrig lokalleie	22,5	93,9	109,0	225,4	195,2
Andre leieavtaler	3,6	6,0	17,6	27,2	6,2
Sum - nominelle leiebetalinger	65,9	264,4	373,5	703,8	201,4
Sum - nåverdi av leiebetalinger	65,1	242,4	288,0	595,5	175,3

AVINOR KONSERN:

	GJENVÆRENDE PERIODE			TOTALT
	UNDER 1 ÅR	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR	
31.12.2018				
Leieavtale hovedkontor Oslo (Bjørsvika)	28,2	115,9	232,3	376,4
Leie av Bodø lufthavn fra Forsvaret	18,0	75,7	40,2	133,9
Øvrig lokalleie	6,2	22,0	26,5	54,7
Andre leieavtaler	2,2	6,3	15,3	23,8
Sum - nominelle leiebetalinger	54,6	219,9	314,3	588,8
Sum - nåverdi av leiebetalinger	54,0	202,0	240,7	496,7

Se note 12 for prinsipper om operasjonelle leieavtaler.

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2018	2017	2018	2017
Honorar til revisor				
Avtalt honorar eks mva				
Lovpålagt revisjon	1,7	1,4	2,2	1,8
Annet kostnadsførte honorar til revisor eks mva				
Andre attestasjonstjenester	0,4	0,5	0,6	0,7
Skatte- og avgiftsmessig bistand	0,0	0,0	0,0	0,0
Annen bistand	0,7	0,7	0,7	0,7
Sum	1,1	1,2	1,3	1,3

NOTE 8 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 av skrivninger grunnet revurdering av levetid. Terminalen er tatt i bruk i april 2017.

SPESIFIKASJON	2018	2017
Lønn og andre personalkostnader		
Lønn og andre personalkostnader driftspersonell	0,0	20,6
Sum	0,0	20,6
Av- og nedskrivninger		
Økte avskrivninger som følge av utrangering av deler av terminalen	0,0	4,5
Sum	0,0	4,5
Andre driftskostnader		
Driftskoordinering	0,0	35,9
Vakthold	0,0	5,4
Mer - bussing	0,0	0,8
Konsulent tjenester	0,0	1,2
Stab/støttefunksjoner	0,0	27,5
Rivekostnader eksisterende anlegg	0,0	35,3
Merkostnader i entrepriser knyttet til å opprettholde løpende lufthavndrift i byggeperioden	0,0	29,2
Annet	0,0	0,4
Sum	0,0	135,7
Sum totalt	0,0	160,8

NOTE 9 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	
	2018	2017	2018	2017
Andre kostnader				
Pensjoner - se note 16	0,0	170,0	-128,8	415,0
Verdiendringer og andre tap/gevinster, netto	-66,1	0,1	-71,0	-12,8
Sum	-66,1	170,1	-199,8	402,2
Verdiendringer og andre tap/gevinster, netto				
Urealiserte verdiendringer (note 14)	-49,4	-4,4	-47,9	0,2
Realiserte verdiendringer kraft	-20,9	2,8	-22,7	2,9
Valutagevinster/tap (agio/disagio eiendel og gjeld)	4,2	1,7	-0,4	-15,9
Sum	-66,1	0,1	-71,0	-12,8

NOTE 10 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	
	2018	2017	2018	2017
Finansinntekter				
Renteinntekter på kortsiktig bankinnskudd	28,4	58,3	31,6	59,7
Renteinntekter på konserninterne fordringer	10,6	6,2	0,0	0,0
Mottatt konsernbidrag og utbytte	0,9	1 000,0	1,2	6,0
Gevinst på finansielle instrumenter	0,0	4,1	0,0	22,4
Sum finansinntekter	39,9	1 068,6	32,8	88,1
Finanskostnader				
Rentekostnad lån	630,0	650,1	640,0	680,4
Rentekostnad på konsernintern gjeld	19,9	28,0	0,0	0,0
Rentekostnader annet	1,3	3,8	1,4	4,2
Andre lånekostnader	9,7	37,2	10,0	37,3
Aktiverte lånekostnader (se note 12)	-24,8	-38,2	-37,8	-47,7
Valutatap på finansieringsaktiviteter	-0,3	-3,2	-0,3	-3,2
Netto verdiendring lån hensyntatt derivater	22,5	-14,5	22,5	-14,5
Tap ved virkelig verdi på finansielle kontrakter (se note 14)				
- rentebytteavtale: kontantstrømsikring, overført fra egenkapital	0,0	14,6	20,4	14,6
- rentebytteavtale: sikring av virkelig verdi	-22,5	14,5	-22,5	14,5
Sum finanskostnader	635,8	692,3	633,7	685,6
Netto finansinntekt/-kostnad	-595,9	376,3	-600,9	-597,5

NOTE 11 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 fremførbart underskudd på MNOK 120,0. Underskuddet er ikke oppført grunnet usikkerhet med hensyn til utnyttelsen av underskuddet.

Endring skattesats

Skattesatsen er med virkning fra 1.1.2019 endret fra 23 prosent til 22 prosent. Tilsvarende ble skattesatsen med virkning fra 1.1.2018 endret fra 24 prosent til 23 prosent.

SPESIFIKASJON	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2018	2017	2018	2017
Skattekostnad				
Betalbar skatt	241,3	42,7	290,9	115,4
For mye/lite betalt tidligere år	0,2	10,8	0,3	10,8
Skatteeffekt konsernbidrag	0,4	4,6	0,0	0,0
Endring i utsatt skatt	27,0	89,2	50,2	21,7
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	-14,6	-8,5	-14,6	-7,4
Sum skattekostnad	254,3	138,8	326,8	140,5
Avstemming av effektiv skattesats				
23 (24) % skatt av resultat før skatt	267,9	377,8	343,3	152,1
Effekt av for mye/lite skatt tidligere år	0,2	-4,2	-2,9	-7,7
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	-14,6	-8,5	-14,6	-7,4
Mottatt konsernbidrag uten skatteeffekt	0,0	-235,4	0,0	0,0
Mottatt utbytte	0,8	0,0	1,0	-1,4
Permanente forskjeller 23 (24) %	0,0	9,0	0,0	4,9
Skattekostnad	254,3	138,8	326,8	140,5
Effektiv skattesats	21,8 %	8,8 %	21,9 %	22,2 %

AVINOR AS:
SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

	OMARBEIDET TIL NY SKATTESATS 31.12.2017	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2018	OMARBEIDET TIL NY SKATTESATS 31.12.2018
Fordringer	-1,7	-0,7	0,0	-2,4	-2,3
Anleggsmidler	-540,3	48,2	0,0	-492,1	-470,7
Langsiktig lån	-307,5	-23,9	0,0	-331,4	-317,0
Avsetninger	-47,8	-26,4	0,0	-74,1	-70,9
Pensjoner	-521,0	-8,9	-111,7	-641,6	-613,7
Gjeld konsernbidrag	0,0	0,0	0,4	0,4	0,4
Gevinst- og tapskonto	-13,8	3,2	0,0	-10,6	-10,2
Finansielle instrumenter	280,6	35,3	42,9	358,7	343,1
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 151,7	27,0	-68,4	-1 193,1	-1 141,2
Endring skattesats, reduksjon utsatt skattefordel	50,1				52,0
Endringen er presentert som:					
Kostnad i utvidet resultat	58,6				66,6
Kostnad i resultatregnskapet	-8,5				-14,6

	01.01.2017	FUSJON/ FISJON	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2017
Fordringer	0,0	0,0	-1,8	0,0	-1,8
Anleggsmidler	-689,4	0,3	125,3	0,0	-563,8
Langsiktig lån	-121,2	0,0	-199,7	0,0	-320,9
Avsetninger	-74,2	0,0	24,4	0,0	-49,9
Pensjoner	-396,4	-0,1	-54,6	-92,6	-543,7
Gjeld konsernbidrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gevinst- og tapskonto	-8,4	0,0	-6,0	0,0	-14,4
Finansielle instrumenter	117,4	0,0	201,6	-26,2	292,8
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 172,2	0,2	89,2	-118,9	-1 201,7

	2018	2017
Utsatt skattefordel		
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	-1 411,6	-1 382,8
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	-73,2	-49,5
	-1 484,8	-1 432,3
Utsatt skatteforpliktelse		
Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	343,1	280,6
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	0,4	0,0
	343,5	280,6
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 141,2	-1 151,7

AVINOR KONSERN:
SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

	OMARBEIDET TIL NY SKATTESATS 31.12.2017	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2018	OMARBEIDET TIL NY SKATTESATS 31.12.2018
Fordringer	-2,0	-2,0	0,0	-4,0	-3,8
Anleggsmidler	-484,7	51,5	0,0	-433,3	-414,5
Langsiktig lån	-307,5	-23,9	0,0	-331,4	-317,0
Avsetninger	-51,0	-27,0	0,0	-78,0	-74,6
Pensjoner	-925,1	13,7	-152,9	-1 064,5	-1 018,2
Gevinst- og tapskonto	-14,3	3,0	0,0	-11,3	-10,8
Finansielle instrumenter	273,5	35,0	48,7	357,3	341,7
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 511,2	50,2	-104,2	-1 565,2	-1 497,6
Endring skattesats, reduksjon utsatt skattefordel	65,5				67,8
Endringen er presentert som:					
Kostnad i utvidet resultat	72,9				82,4
Kostnad i resultatregnskapet	-7,4				-14,6
	01.01.2017	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2017	
Fordringer	-0,1	-2,0	0,0	-2,1	
Anleggsmidler	-635,8	130,0	0,0	-505,8	
Langsiktig lån	-121,2	-199,7	0,0	-320,9	
Avsetninger	-80,9	27,7	0,0	-53,2	
Pensjoner	-620,5	-128,4	-216,4	-965,3	
Gevinst- og tapskonto	-8,6	-6,3	0,0	-14,9	
Finansielle instrumenter	108,3	200,4	-23,3	285,4	
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 358,8	21,7	-239,7	-1 576,8	
					2018 2017
Utsatt skattefordel					
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder				-1 819,4	-1 797,5
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder				-78,5	-53,0
				-1 897,9	-1 850,5
Utsatt skatteforpliktelse					
Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder				400,5	339,3
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder				0,0	0,0
				400,5	339,3
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt				-1 497,4	-1 511,2

NOTE 12 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
Per 1. januar 2017		
Anskaffelseskost	80,5	303,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-40,5	-194,9
Balanseført verdi 01.01.	39,9	108,8
Regnskapsåret 2017		
Balanseført verdi 01.01.	39,9	108,8
Tilgang	0,0	17,2
Årets avskrivninger	-4,5	-13,2
Balanseført verdi 31.12.	35,4	112,8
Per 31. desember 2017		
Anskaffelseskost	80,5	321,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-45,0	-208,1
Balanseført verdi 31.12.	35,4	112,8
Regnskapsåret 2018		
Balanseført verdi 01.01.	35,4	112,8
Tilgang	0,0	6,9
Årets avskrivninger	-4,5	-16,3
Balanseført verdi 31.12.	30,9	103,4
Per 31. desember 2018		
Anskaffelseskost	80,5	327,9
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-49,5	-224,4
Balanseført verdi 31.12.	30,9	103,4
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. Leiebetalinger klassifiseres som driftskostnad og resultatføres lineært over kontraktperioden.

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
Per 1. januar 2017							
Anskaffelseskost	1 176,2	19 141,0	12 246,7	1 319,3	6 065,7	3 017,1	42 966,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,7	-5 806,3	-3 629,3	-585,4	-3 844,8	-1 270,8	-15 138,3
Balanseført verdi 01.01.	1 174,5	13 334,7	8 617,4	733,9	2 220,9	1 746,3	27 827,7
Regnskapsåret 2017							
Balanseført verdi 01.01.	1 174,5	13 334,7	8 617,4	733,9	2 220,9	1 746,3	27 827,7
Tilgang	26,7	3 979,8	754,6	108,5	1 166,4	373,9	6 409,9
Avgang	-0,4	-4,6	-0,3	-2,3	-8,3	0,0	-15,9
Årets avskrivninger	0,0	-681,2	-404,3	-65,5	-464,2	-124,9	-1 740,1
Balanseført verdi 31.12.	1 200,8	16 628,7	8 967,4	774,6	2 914,8	1 995,3	32 481,6
Per 31. desember 2017							
Anskaffelseskost	1 202,5	23 114,2	12 988,7	1 389,1	7 137,2	3 334,0	49 165,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,7	-6 485,5	-4 021,3	-614,5	-4 222,4	-1 338,7	-16 684,1
Balanseført verdi 31.12.	1 200,8	16 628,7	8 967,4	774,6	2 914,8	1 995,3	32 481,6
Regnskapsåret 2018							
Balanseført verdi 01.01.	1 200,8	16 628,7	8 967,4	774,6	2 914,8	1 995,3	32 481,6
Tilgang	119,3	655,5	841,6	87,7	435,2	105,5	2 244,8
Reklassifisering	-222,8	0,0	222,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Avgang	-1,5	-1,3	0,0	-4,3	-31,5	-0,5	-39,1
Årets avskrivninger	0,0	-784,0	-461,7	-69,8	-515,6	-108,8	-1 939,9
Balanseført verdi 31.12.	1 095,8	16 498,9	9 570,1	788,2	2 802,9	1 991,5	32 747,3
Per 31. desember 2018							
Anskaffelseskost	1 097,5	23 693,7	14 053,0	1 401,8	7 355,1	3 396,4	50 997,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,7	-7 194,8	-4 482,9	-613,6	-4 552,2	-1 404,9	-18 250,1
Balanseført verdi 31.12.	1 095,8	16 498,9	9 570,1	788,2	2 802,9	1 991,5	32 747,3

AVINOR KONSERN

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FAST EIENDOM	BANE-SYSTEM	TRANSPORT-MIDLER	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
Per 1. januar 2017							
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 01.01.	1 837,2	13 986,7	8 583,0	767,6	2 689,3	1 638,0	29 501,8
Regnskapsåret 2017							
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
Per 31. desember 2017							
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
Regnskapsåret 2018							
Balanseført verdi 01.01.	1 863,9	17 259,7	8 927,8	807,3	3 396,7	1 887,5	34 142,9
Tilgang	123,5	703,9	844,5	97,8	535,9	108,6	2 414,2
Reklassifisering	-222,8	0,0	222,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Avgang	-5,3	-1,6	0,0	-4,5	-31,7	-0,5	-43,6
Årets avskrivninger	0,0	-828,7	-467,0	-74,9	-606,6	-109,9	-2 087,1
Balanseført verdi 31.12.	1 759,3	17 133,3	9 528,1	825,7	3 294,3	1 885,7	34 426,4
Per 31. desember 2018							
Anskaffelseskost	1 760,5	24 256,3	13 562,0	1 491,1	8 751,7	3 040,7	52 862,3
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,2	-7 123,0	-4 033,9	-665,4	-5 457,4	-1 155,0	-18 435,9
Balanseført verdi 31.12.	1 759,3	17 133,3	9 528,1	825,7	3 294,3	1 885,7	34 426,4
Økonomisk levetid		10 - 50 år	15 - 50 år	10 - 20 år	5 - 15 år	5 - 40 år	
Avskrivningsmetode	IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

ANLEGG UNDER UTFØRELSE

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
Per 1. januar 2017		
Anskaffelseskost	6 250,9	6 717,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 01.01.	6 250,9	6 717,1
Regnskapsåret 2017		
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
Per 31. desember 2017		
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
Regnskapsåret 2018		
Balanseført verdi 01.01.	2 473,2	3 193,1
Tilgang	1 797,2	2 305,5
Reklassifisering	-2 244,8	-2 670,2
Balanseført verdi 31.12.	2 025,6	2 828,4
Per 31. desember 2018		
Anskaffelseskost	2 025,6	2 828,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 31.12.	2 025,6	2 828,4
Herav klassifisert som immaterielle	0,0	332,3

Byggelånsrenter

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

Balanseførte byggelånsrenter utgjorde MNOK 38,2 i 2018 og MNOK 47,7 i 2017.

Gjennomsnittlig rentesats er beregnet til 2,96 prosent i 2018 og 2,69 prosent i 2017.

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 - nedskrivningsvurderinger
Grunnet vesentligheten av konsernets varige driftsmidler og høyt investeringsbehov gjennomføres regelmessige verdilvurderinger.

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 enhets 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 gjeldsandelens i det veide avkastningskravet er basert på gjennomsnittlig markedsrente for Avinor. I nåverdieregningen foretatt i 2018 er diskonteringsrente før skatt på 6,7 prosent.

Ved beregning av gjenvinnbart beløp per 31. desember 2018 for konsernets to CGU'er er virkelig verdi fratrukket salgsutgifter benyttet. Virkelig verdi er beregnet med utgangspunkt i framtidige kontantstrømmer fra virksomheten, inkludert framtidige kapasitetsøkende aktiviteter.

Verdivurderingen er basert på forutsetninger om framtidig utvikling i en rekke parametre. De viktigste forutsetningene som er benyttet ved beregning av gjennvinnbart beløp er (2017 parametre i parentes):

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Passasjervekst (%)	2,8 (3,9)	3,5 (3,5)	4,4 (4,0)	2,4 (2,4)	2,4 (2,4)	2,2 (2,3)
Konsumprisindeks (%)	1,5 (2,0)	1,9 (2,0)	2,1 (1,5)	1,5 (1,5)	1,5 (1,5)	1,5 (1,5)
	2025	2026	2027	2028	2029	2030 - 2034
Passasjervekst (%)	2,3 (2,3)	2,2 (2,2)	2,2 (2,2)	2,2 (2,2)	2,2 (2,2)	2,0-2,2 (2,0-2,2)
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 gjennvinnbart beløp er lavere enn bokført verdi per 31. desember 2018.

NOTE 13 Finansielle risikofaktorer

Beløp i MNOK

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

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

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

MARKEDSRISIKO

(i) Valutarisiko

Konsernet og Avinor AS er eksponert for valutasingninger 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 31.12.2018 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 31.12.2018 hadde konsernet renteswapavtaler pålydende MNOK 8 194 (2017: MNOK 8 194) der konsernet mottar en

variabel rente og betaler en fast rente på gjennomsnittlig 3,15 prosent av pålydende. I tillegg har konsernet renteswapavtaler pålydende MNOK 1 265 (2017: MNOK 1 265) hvor konsernet betaler en flytende rente på NIBOR og fast Euro rente. Renteswapavtalene har følgende varighet: MNOK 2 490 til 2021, MNOK 2 530 til 2025 og MNOK 4 439 til 2027. 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	EFFEKT PÅ EGENKAPITALEN
2018	+50	-8,0	-48,3
	-50	8,0	48,3
2017	+50	-8,0	-48,3
	-50	8,0	48,3

AVINOR KONSERN

	ENDRING I RENTENIVÅET I BASISPUNKTER	EFFEKT PÅ RESULTAT FØR SKATT	EFFEKT PÅ EGENKAPITALEN
2018	+50	-8,0	-48,3
	-50	8,0	48,3
2017	+50	-8,7	-45,1
	-50	8,7	45,1

Basert på de finansielle instrumentene som eksisterte per 31.12. 2018 vil en økning på 0,5 prosent i rentenivået redusere konsernets resultat før skatt med MNOK 8,0 (2017: MNOK 8,7).

Gjennomsnittlig effektiv rente på finansielle instrumenter var som følger:

	2018 (%)	2017 (%)
Kassekreditt	1A	1A
Statslån	1,61	1,64
Obligasjonslån	3,22	3,13
Banklån	3,21	3,30

Tallene inkluderer tilhørende rentesikringsderivater.

Avinor AS har et innlån per 31.12.2018 på MNOK 21 740,7 (2017: MNOK 22 208,1) ut over trekk på kassakreditt med MNOK 0,0 (2017: 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 31.12.2018 er det inngått kontrakter som dekker om lag 100 prosent av forventet forbruk i 2019. Kontraktene inngår ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon. Kraftkjøp skjer i EUR.

Virkelig verdi av inngåtte kraftkontrakter er beregnet til MNOK 53,4 (2017: MNOK 3,8) basert på valutakurs per årsslutt.

Sensitivitetsanalyse for kraftkontrakter per 31.12.2018 (effekt resultat før skatt i MNOK ved 20 prosent økning i kraftpris):

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	MARKEDSVERDI 31.12	EFFEKT RESULTAT FØR SKATT
2018	53,4	43,1
2017	3,8	21,2

KREDITTRISIKO

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

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

Konsernet har retningslinjer for å begrense eksponering for mulige tap.

Konsernet har ikke garantert for tredjeparts gjeld.

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

Konsernets hovedbankforbindelse har ekstern kredittvurdering A-1 (kort sikt) og A+ (lang sikt) (Standard & Poors).

Nærmere om kredittverdighet i kundefordringer og konserninterne fordringer

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

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

- Gruppe 1 – nye kunder/nærstående parter (mindre enn 6 måneder)
- Gruppe 2 – eksisterende kunder/nærstående (mer enn 6 måneder) som historisk ikke har brutt kredittbetingelser.
- Gruppe 3 – eksisterende kunder/nærstående (mer enn 6 måneder) som historisk har hatt flere brudd på kredittbetingelser. Alle tilgodehavender har blitt betalt fullt ut etter bruddene.

Alle konserninterne fordringer og det alt vesentligste av eksterne kundefordringer klassifiseres i gruppe 2. Ingen finansielle eiendeler har blitt reforhandlet i løpet av siste regnskapsår. Ingen av lånene til nærstående parter har forfalt eller 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 ¹⁾					TOTAL
	UNDER 1 MÅNED	1-3 MÅNEDER	3-12 MÅNEDER	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR	
31.12.2018						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån ¹⁾	9,4	221,2	1 919,0	8 349,9	13 887,6	24 387,1
Andre forpliktelser	0,1	0,1	0,5	167,4	0,0	168,1
Leverandørgjeld	319,9	157,5	0,0	0,0	0,0	477,4
Annen kortsiktig gjeld	277,0	136,5	0,0	0,0	0,0	413,5
Sum	606,4	515,3	1 919,5	8 517,3	13 887,6	25 446,1
31.12.2017						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån ¹⁾	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
Sum	513,3	472,2	965,5	9 460,8	15 032,8	26 444,6

¹⁾ Inklusive derivater

AVINOR KONSERN

	GJENVÆRENDE PERIODE ¹⁾					TOTAL
	UNDER 1 MÅNED	1-3 MÅNEDER	3-12 MÅNEDER	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR	
31.12.2018						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån ¹⁾	9,4	221,2	1 919,0	8 349,9	13 887,6	24 387,1
Andre forpliktelser	0,8	1,7	7,6	174,0	0,0	184,1
Leverandørgjeld	359,2	176,9	0,0	0,0	0,0	536,1
Annen kortsiktig gjeld	279,1	137,4	0,0	0,0	0,0	416,5
Sum	648,4	537,3	1 926,6	8 523,9	13 887,6	25 523,8
31.12.2017						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån ¹⁾	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
Sum	586,4	508,4	1 039,6	9 739,5	15 399,1	27 273,0

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 2,2 og 8,1 år per 31.12.2018 (0,2 og 9,1 år per 31.12.2017).

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

	2018	2017
Rentebærende gjeld	20 234,5	20 999,9
Kontantbeholdning	1 721,6	2 071,8
Netto rentebærende gjeld	18 512,9	18 928,1
Egenkapital	13 937,0	13 573,2
Sum EK og rentebærende gjeld	32 449,9	32 501,3
EK andel i henhold til vedtektsdefinisjon ¹⁾	42,9 %	41,8 %

AVINOR KONSERN

	2018	2017
Rentebærende gjeld	20 234,5	21 621,3
Kontantbeholdning	1 739,8	2 071,8
Netto rentebærende gjeld	18 494,7	19 549,5
Egenkapital	14 540,9	14 053,5
Sum EK og rentebærende gjeld	33 035,6	33 603,0
EK andel i henhold til vedtektsdefinisjon ¹⁾	44,0 %	41,8 %

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 forfallstid. 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

SPESIFIKASJON	2018		2017	
	BALANSERFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSERFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Statslån	2 083,0	2 090,5	2 527,3	2 551,5
Obligasjonslån	14 050,3	14 690,8	13 946,3	14 560,5
Banklån	5 607,4	6 041,7	5 734,5	6 267,2

AVINOR KONSERN

SPESIFIKASJON	2018		2017	
	BALANSERFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSERFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Statslån	2 083,0	2 090,5	2 527,3	2 551,5
Obligasjonslån	14 050,3	14 690,8	13 946,3	14 560,5
Banklån	5 607,4	6 041,7	6 330,2	6 949,0

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, og i det alt vesentligste også selskapets, eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi samt eiendeler og gjeld hvor virkelig verdi er presentert som noteopplysning per 31.12.2018:

AVINOR KONSERN

	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat				
Valutaterminkontrakter	0,0	0,1	0,0	0,1
Energikontrakter	53,4	0,0	0,0	53,4
Derivater benyttet til sikring				
Renteswapper	0,0	1 506,2	0,0	1 506,2
Sum eiendeler	53,4	1 506,3	0,0	1 559,7
Forpliktelser				
Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultat				
Valutaterminkontrakter	0,0	6,2	0,0	6,2
Obligasjonslån	0,0	1 493,9	0,0	1 439,9
Derivater benyttet til sikring				
Sum forpliktelser	0,0	1 500,1	0,0	1 500,1
Forpliktelser hvor virkelig verdi er presentert i note				
Rentebærende gjeld				
Statslån	0,0	2 090,5	0,0	2 090,5
Obligasjonslån	0,0	14 690,8	0,0	14 690,8
Banklån	0,0	6 041,7	0,0	6 041,7
Sum	0,0	22 823,0	0,0	22 823,0

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2018.

Følgende tabell presenterer konsernets, og i det alt vesentligste også selskapets, 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	TOTAL
Eiendeler				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat				
Valutaterminkontrakter	0,0	0,4	0,0	0,4
Energikontrakter	3,8	0,0	0,0	3,8
Derivater benyttet til sikring				
Renteswapper	0,0	1 215,7	0,0	1 215,7
Sum eiendeler	3,8	1 216,1	0,0	1 219,9
Forpliktelser				
Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultat				
Valutaterminkontrakter	0,0	4,9	0,0	4,9
Obligasjonslån	0,0	1 460,2	0,0	1 460,2
Renteswapper	0,0	25,6	0,0	25,6
Sum forpliktelser	0,0	1 490,7	0,0	1 490,7
Forpliktelser hvor virkelig verdi er presentert i note				
Rentebærende gjeld				
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	6 949,0	0,0	6 949,0
Sum	0,0	24 061,0	0,0	24 061,0

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2017.

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 14 Finansielle eiendeler og forpliktelser

Beløp i MNOK

FINANSIELLE EIENDELER

IFRS 9 Finansielle instrumenter ble implementert 1. januar 2018 ved bruk av prospektiv metode. Implementeringen av standarden har ikke hatt vesentlig effekt på selskapet eller konsernets rapportering, se note 25.

Klassifisering

Konsernet klassifiserer finansielle eiendeler i følgende kategorier: Virkelig verdi med verdiendringer over resultat og amortisert kost. Klassifiseringen av disse blir bestemt av instrumentets kontraktmessige kontantstrømmer og av den forretningsmodell som instrumentene holdes innenfor. Ledelsen klassifiserer finansielle eiendeler ved anskaffelse.

Finansielle eiendeler til virkelig verdi med verdiendringer over resultat

Finansielle eiendeler til virkelig verdi med verdiendring over resultat 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.

Amortisert kost

Finansielle eiendeler til amortisert kost består av finansielle eiendeler som oppfyller følgende kriterier:

Den finansielle eiendelen holdes innenfor en forretningsmodell med den hensikt å motta kontraktmessige kontantstrømmer, og de finansielle eiendelenes kontraktmessige vilkårene medfører at konsernet på forutbestemte datoer mottar kontantstrømmer som kun består av tilbakebetaling av hovedstol samt renter på gjenværende hovedstol.

Finansielle eiendeler til amortisert kost klassifiseres som «fordringer» i balansen.

Andre fordringer er knyttet til periodisering av leieinntekter.

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 med verdiendring over resultat, balanseføres første gang til virkelig verdi med tillegg av transaksjonsutgifter, med unntak av kundefordringer som balanseføres første gang til transaksjonsprisen i tråd med IFRS 15. I etterfølgende perioder måles disse til amortisert kost.

Finansielle eiendeler som føres til virkelig verdi med verdiendring 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

Avinor konsernet har ingen finansielle eiendeler som omfattes av nedskrivningsreglene med unntak av kundefordringer.

For kundefordringer uten vesentlige finansieringskomponenter benyttes en forenklet modell, hvor det avsettes for forventet tap over hele levetiden fra første gangs balanseføring. Konsernet har etablert en avsetningsmodell basert på tidligere historiske tapserfaringer, hensyntatt ny informasjon samt særskilt kjennskap til enketdebitorer, bransjer- og konjunkturutvikling. Konsernet har historisk lite tap på kundefordringer.

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)

Sikringseffektiviteten vurderes basert på økonomisk sammenheng mellom sikringsinstrument og sikringsobjekt, samt at ikke kreditrisiko ikke skal dominere verdiendringene til sikringsinstrumentet. Effektiviteten vurderes prospektivt (fremad skuende).

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

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

Når et sikringsinstrument utløper eller selges, eller når en sikring ikke lenger tilfredsstill kriteriene for sikringsbøkføring, 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.

Kategorier for finansielle instrumenter i balansen:

AVINOR AS

	AMORTISERT KOST	VIRKELIG VERDI MED VERDI- ENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	SUM
Per 31. desember 2018				
Eiendeler				
Konserninterne fordringer	376,6	0,0	0,0	376,6
Derivater	0,0	53,5	1 506,2	1 559,7
Andre finansielle anleggsmidler	87,2	0,0	0,0	87,2
Kundefordringer	899,2	0,0	0,0	899,2
Andre fordringer	230,3	0,0	0,0	230,3
Bankinnskudd, kontanter og lignende	1 721,6	0,0	0,0	1 721,6
Sum	3 314,9	53,5	1 506,2	4 874,6

	VIRKELIG VERDI MED VERDI- ENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	AMORTISERT KOST	SUM
Forpliktelser				
Lån fra Staten	0,0	0,0	1 638,6	1 638,6
Konsernintern gjeld	0,0	0,0	1 280,9	1 280,9
Annen langsiktig gjeld	0,0	0,0	18 570,6	18 570,6
Leverandørgjeld og annen gjeld	0,0	0,0	2 422,4	2 422,4
Sum	0,0	0,0	23 912,5	23 912,5

FINANSIELLE FORPLIKTELSER

Konsernet klassifiserer finansielle forpliktelser i følgende kategorier: Til virkelig verdi med verdiendringer over resultat og amortisert kost. Klassifiseringen av disse blir bestemt av instrumentets kontraktsmessige kontantstrømmer og av den forretningsmodell som instrumentene holdes innenfor. Ledelsen klassifiserer finansielle forpliktelser når de pådras.

Finansielle forpliktelser til virkelig verdi med verdiendringer over resultat

Finansielle forpliktelser til virkelig verdi med verdiendringer over resultat består av finansielle derivater med negativ markedsverdi. Derivatene balanseføres til virkelig verdi på det tidsuante 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.

Amortisert kost

Finansielle forpliktelser til amortisert kost 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.

	UTLÅN OG FORDRINGER	EIENDELER VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGS- FORMÅL	SUM
Per 31. desember 2017				
Eiendeler				
Konserninterne fordringer	172,1	0,0	0,0	172,1
Derivater	0,0	4,1	1 215,7	1 219,8
Andre finansielle anleggsmidler	260,1	0,0	0,0	260,1
Kundefordringer	942,1	0,0	0,0	942,1
Andre fordringer	176,8	0,0	0,0	176,8
Bankinnskudd, kontanter og lignende	2 071,8	0,0	0,0	2 071,8
Sum	3 622,9	4,1	1 215,7	4 842,7

	FORPLIKTELSER VURDERT TIL VIRKELIG VERDI OVER RESULTAT	DERIVATER BENYTTET FOR SIKRINGS- FORMÅL	ANDRE FINANSIELLE FORPLIKTELSER	SUM
Forpliktelses				
Lån fra Staten	0,0	0,0	2 083,0	2 083,0
Konsernintern gjeld	0,0	0,0	1 613,2	1 613,2
Annen langsiktig gjeld	0,0	0,0	19 553,7	19 553,7
Leverandørgjeld og annen gjeld	0,0	0,0	1 335,7	1 335,7
Sum	0,0	0,0	24 585,6	24 585,6

AVINOR KONSERN

	AMORTISERT KOST	VIRKELIG VERDI MED VERDI- ENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	SUM
Per 31. desember 2018				
Eiendeler				
Derivater	0,0	53,5	1 506,2	1 559,7
Andre finansielle anleggsmidler	88,3	0,0	0,0	88,3
Kundefordringer	1 130,7	0,0	0,0	1 130,7
Andre fordringer	245,6	0,0	0,0	245,6
Bankinnskudd, kontanter og lignende	1 739,8	0,0	0,0	1 739,8
Sum	3 204,4	53,5	1 506,2	4 764,1

	VIRKELIG VERDI MED VERDI- ENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	AMORTISERT KOST	SUM
Forpliktelses				
Lån fra Staten	0,0	0,0	1 638,6	1 638,6
Derivater	6,2	0,0	0,0	6,2
Annen langsiktig gjeld	0,0	0,0	18 570,6	18 570,6
Leverandørgjeld og annen gjeld	0,0	0,0	2 484,1	2 484,1
Sum	6,2	0,0	22 693,3	22 699,5

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

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

For nærmere omtale av kredittverdighet i finansielle eiendeler – se note 13.

DERIVATER

	AVINOR AS			AVINOR KONSERN		
	2018	2017	ENDRING	2018	2017	ENDRING
Eiendeler						
Renteswapper - kontantstrømsikring	1 283,3	1 026,7	256,6	1 283,3	1 026,7	256,6
Renteswapper - virkelig verdi sikring	222,9	189,0	33,9	222,9	189,0	33,9
Valutaterminkontrakter	0,1	0,3	-0,2	0,1	0,4	-0,3
Energikontrakter	53,4	3,8	49,6	53,4	3,8	49,6
	1 559,7	1 219,8	339,9	1 559,7	1 219,9	339,8
Gjeld						
Renteswapper - kontantstrømsikring	0,0	0,0	0,0	0,0	25,6	-25,6
Valutaterminkontrakter	0,0	0,0	0,0	6,2	4,9	1,3
Energikontrakter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	0,0	0,0	0,0	6,2	30,5	-24,3
Netto endring			339,9			364,1

Spesifikasjon av netto endring:

Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto (se note 9)	49,4	47,9
Valutaterminkontrakter - ført i utvidet resultat	0,0	0,0
Renteswapper - ført i utvidet resultat	186,3	211,9
Valuta-/verdiendring renteswapper	103,9	103,9

DERIVATER ¹⁾

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN	PER 31 DESEMBER 2018			
	VIRKELIG VERDI	ENDRING 2018	UTVIDET RESULTAT	AKKUMULERTVERDI I EGENKAPITAL
Renteswapper - kontantstrømsikring	1 283,3	256,6	186,1	52,1
Renteswapper - virkelig verdi sikring	222,9	33,9	0,2	-4,1
Sum	1 506,2	290,5	186,3	48,0

¹⁾ Egen linje under finansielle eiendeler i balansen

Ovennevnte derivater er i tillegg til rentederivater kontantstrømsikring av valutalån i EUR til fast NOK. Det har ikke vært ineffektivitet på sikringene.

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

Andre 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 2018 er MNOK 203 (2017: MNOK 200).

Nominelt beløp på utestående energikontrakter per 31. desember 2018 er MNOK 162 (2017: MNOK 102).

Den nominelle hovedstolen på utestående renteswapper per 31. desember 2018 var MNOK 9 459 (2017: MNOK 9 459). Per 31. desember 2018 varierte den faste renten fra 1,11 prosent til 4,58 prosent (2017: 1,11 prosent til 5,56 prosent). Den flytende rentesatsen var NIBOR og fast Euro rente.

Gevinst og tap ført i utvidet resultat (note 15) på renteswapper per 31. desember 2018 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	
	2018	2017	2018	2017
Andre finansielle anleggsmidler				
Andre langsiktige fordringer	87,2	260,1	88,3	260,1
Sum	87,2	260,1	88,3	260,1

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	
	2018	2017	2018	2017
Kundefordringer				
Kundefordringer	911,3	950,4	1 149,7	1 163,1
Nedskrivning for sannsynlig tap på kundefordringer	-12,1	-8,3	-19,1	-9,4
Bokført verdi kundefordringer	899,2	942,1	1 130,7	1 153,7
Årets konstaterte tap på kundefordringer	7,9	0,4	7,9	0,4

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	
	2018	2017	2018	2017
IB	8,3	1,7	9,4	2,1
Årets avsetning til sannsynlig tap på krav	12,1	8,3	19,1	9,4
Årets konstaterte tap	-7,9	-0,4	-7,9	-0,4
Reversert tidligere avsetning	-0,4	-1,3	-1,5	-1,7
UB	12,1	8,3	19,1	9,4

Kreditrisiko og valutarisiko vedrørende kundefordringer er nærmere omtalt i note 13.

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

	SUM	IKKE FORFALT	<30 D	30-60D	60-90D	>90D
2018	911,3	753,5	121,5	5,4	10,5	20,4
2017	950,4	734,2	133,0	7,8	2,7	72,7

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

	SUM	IKKE FORFALT	<30 D	30-60D	60-90D	>90D
2018	1 149,7	991,7	121,6	5,4	10,6	20,4
2017	1 163,1	942,7	136,0	7,9	2,7	73,8

SPESIFIKASJON AV KORTSIKTIGE FORDRINGER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2018	2017	2018	2017
Kortsiktige fordringer				
Kundefordringer	899,2	942,1	1 130,7	1 153,7
Konserninterne fordringer	186,6	52,1	0,0	0,0
Påløpne ikke fakturerte inntekter	199,0	148,4	199,7	149,3
Forskuddsbetalte driftskostnader	40,5	43,4	42,5	52,9
Andre kortsiktige fordringer	31,3	28,5	45,9	44,2
Sum kortsiktige fordringer	1 356,6	1 214,5	1 418,8	1 400,1

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

REGNSKAPSFØRT VERDI AV KUNDEFORDRINGER OG ANDRE FORDRINGER I UTENLANDSK VALUTA ER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2018	2017	2018	2017
Euro	0,0	0,0	98,9	104,8
Sum	0,0	0,0	98,9	104,8

KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER

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

KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2018	2017	2018	2017
Kontanter og bankinnskudd	1 721,6	2 071,8	1 739,8	2 071,8
Kortsiktig plassering i bank	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum	1 721,6	2 071,8	1 739,8	2 071,8

I kontantstrømsoppstillingen omfatter kontanter og kontantekvivalenter følgende:

	2018	2017	2018	2017
Kontanter og kontantekvivalenter	1 721,6	2 071,8	1 739,8	2 071,8
Kassekreditt	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum	1 721,6	2 071,8	1 739,8	2 071,8

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.

LÅN

Lån regnskapsføres til virkelig verdi på utbetalingstidspunktet. I etterfølgende perioder regnskapsføres lån til amortisert kost ved bruk av effektiv rente, med unntak av lån sikret ved virkelig verdi sikring som regnskapsføres til virkelig verdi også i etterfølgende perioder. Lån klassifiseres som kortsiktig gjeld med mindre det foreligger en ubetinget rett til å utsette betalingen av gjelden i mer enn 12 måneder fra balansedato.

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2018	2017	2018	2017
Langsiktige lån				
Statslån	1 638,6	2 083,0	1 638,6	2 083,0
Obligasjonslån	13 350,3	13 946,3	13 350,3	13 946,3
Banklån	5 220,3	5 607,4	5 220,3	6 150,8
Sum langsiktig	20 209,2	21 636,7	20 209,2	22 180,1
Kortsiktige lån				
1. års avdrag langsiktig gjeld	1 531,5	579,0	1 531,5	631,3
Sum kortsiktig	1 531,5	579,0	1 531,5	631,3
Sum kortsiktig og langsiktig lån	21 740,7	22 215,7	21 740,7	22 811,4

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2018	2017	2018	2017
Lånebevegelser				
Balanseført verdi 01.01	22 215,7	19 308,7	22 811,4	19 956,6
Opptak av langsiktig lån	0,0	4 439,5	0,0	4 439,5
Nedbetaling av langsiktig lån	-579,0	-964,7	-1 174,7	-1 016,9
Netto opptak/nedbetaling av kortsiktig lån (sertifikatlån)	0,0	-1 400,0	0,0	-1 400,0
Valuta-/ verdiendring lån	103,9	832,2	103,9	832,2
Balanseført verdi 31.12	21 740,7	22 215,7	21 740,7	22 811,4

OPPLYSNINGER OM STATSLÅN, LÅN FRA BANKER	VALUTA	EFFEKTIV RENTE
Statslån	NOK	1,61 %
Obligasjonslån, inkl sertifikatlån	NOK/EUR	3,22 %
Banklån	NOK	3,21 %

Tallene inkluderer tilhørende rentesikringsderivater. Den effektive rentesatsen er beregnet som et vektet gjennomsnitt ut fra lånenes relative størrelse. Se note 13 for beskrivelse av renterisiko.

AVDRAGSPROFIL LÅN	2020	2021	2022	2023	2024	DERETTER	SUM
Statslån	444,4	444,4	444,4	250,0	55,5	0,0	1 638,6
Obligasjonslån	450,0	2 970,2	0,0	0,0	0,0	9 930,1	13 350,3
Banklån	447,1	447,1	447,1	527,1	527,1	2 824,8	5 220,3

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. 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 31.12.2018 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 31.12.2018 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.

Banklånene i eiendomsselskapene er innfridd.

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.

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 01.01.2017	-320,2	-11,7	-331,8
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-385,9	0,0	-385,9
Skatteeffekt	92,6	0,0	92,6
Verdiendring kontantstrømsikring	0,0	-109,4	-109,4
Skatteeffekt	0,0	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
Fusjon/fisjon			0,0
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-485,6	0,0	-485,6
Skatteeffekt	111,7	0,0	111,7
Verdiendring kontantstrømsikring	0,0	186,3	186,3
Skatteeffekt	0,0	-42,9	-42,9
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	-12,9	0,6	-12,3
Balansført verdi 31.12.2018	-1 009,0	48,0	-960,9

AVINOR KONSERN

	PENSJONER	SIKRING	SUM
Balansført verdi 01.01.2017	-321,9	-40,3	-362,4
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-901,8	0,0	-901,8
Skatteeffekt	216,3	0,0	216,3
Verdiendring kontantstrømsikring	0,0	-97,3	-97,3
Skatteeffekt	0,0	23,4	23,4
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	-14,2	-1,6	-15,8
Balansført verdi 31.12.2017	-1 021,6	-115,8	-1 137,6
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-666,3	0,0	-666,3
Skatteeffekt	152,9	0,0	152,9
Verdiendring kontantstrømsikring	0,0	211,9	211,9
Skatteeffekt	0,0	-48,7	-48,7
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	-20,2	0,6	-19,6
Balansført verdi 31.12.2018	-1 555,2	48,0	-1 507,4

NOTE 16 Pensjoner

Beløp i MNOK

YTELSEPENSJON I STATENS PENSJONSKASSE (SPK)

Selskapet og konsernets pensjonsordning har generelt vært finansiert gjennom innbetalinger til Statens Pensjonskasse (SPK), fastsatt basert på periodiske aktuarberegninger. Ordningen er en ytelsesordning.

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.

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. Bruttopensjonene garanteres uavhengig av folketrygdens ytelser (bruttogarantien). Ca 50 prosent av de ansatte har pensjonsordning som løper fra 62 eller 65 års alder.

Det ble med virkning fra 1. januar 2018 innført nye regler som medfører at betalingsplikten for reguleringspremie 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 2018 (MNOK 666,3 i konsern og MNOK 485,6 i mor) skyldes endring i de økonomiske og aktuarielle forutsetningene.

Ny lov om offentlig tjenstepensjon samt endring av konsernets pensjonsordning

Ny lov om offentlig tjenstepensjon skal etter planen tre i kraft fra 2020. Loven forventes vedtatt i 2019. Nytt regelverk for samordning mellom den offentlige tjenstepensjonen og regler for folketrygden er vedtatt men ikke iverksatt i påvente av lov om offentlig tjenstepensjon.

I tillegg lukkes den offentlige tjenstepensjonen i konsernet med virkning fra 1. januar 2019. Fra samme dato innføres innskuddsbasert alderspensjon etter Lov om innskuddspensjon. I Avinor Flysikring AS er det enighet om at alle ansatte under 53 år per 31. desember 2018 går over til innskuddsbasert ordning. Ansatte over 53 år i Avinor Flysikring AS og ansatte i Avinor AS og Svalbard Lufthavn AS kan velge å bli i offentlig tjenstepensjon eller å gå over til innskuddspensjon.

(En innskuddsordning er en ordning hvor arbeidsgiver forplikter seg til å innbetale en avtalt premie til ordningen og hvor premiebetalingene kostnadsføres løpende).

Som følge av lukkingen av den offentlige pensjonsordningen i Avinor Flysikring AS og overgang til privat pensjonsordning for alle ansatte under 53 år per 31. desember 2018, er det etablert en ny ordning knyttet til særalderspensjon. I tillegg vil konsernet fra 1. januar 2019 være tilsluttet ordningen for privat AFP for de ansatte som har gått over til ny pensjonsordning. Endringene knyttet til særalder og AFP er reflektert som en planendring i regnskapet for 2018 og har medført en positiv resultat effekt på MNOK 128,8.

Regnskapsmessige effekter av øvrige endringer beskrevet ovenfor er ikke hensyntatt i regnskapet per 31. desember 2018 grunnet usikkerhet rundt omfanget av overgang til ny pensjonsordning og de regnskapsmessige konsekvensene av endringene.

Konsernet vil fra 1. januar 2019 være tilsluttet ordningen for privat AFP, som er en kollektiv pensjonsordning for tariffestet sektor i Norge. AFP-ordningen er basert på et trepartsamarbeid mellom arbeidsgiverorganisasjoner, arbeidstakerorganisasjoner og staten. Staten dekker en tredjedel av pensjonsutgiftene til AFP, mens tilsluttede foretak dekker to tredjedeler.

Regnskapsmessig er ordningen å anse som en ytelsesbasert flerforetaksordning. Det er foreløpig ikke mulig, med tilstrekkelig grad av pålitelighet, å beregne konsernets andel av forpliktelse i ordningen. Ordningen regnskapsføres derfor som en innskuddsordning med løpende kostnadsføring av premiebetalingene.

Det foreligger en betydelig underdekning i ordningen. I tillegg er selskaper som deltar i AFP-ordningen solidarisk ansvarlig for to tredjedeler av framtidige pensjonsutbetalinger. Det forventes derfor en økning av premiene til ordningen framover. Premien for 2019 vil være 2,5 prosent av et lønnsgrunnlag som er nærmere definert i ordningens vedtekter.

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	
	2018	2017	2018	2017
Kostnader ved inneværende periodes pensjonsopptjening	265,3	369,7	449,7	737,9
Planendring - oppgjør gammel samt ny ordning særalder	0,0	0,0	-113,0	0,0
Rentekostnad	136,9	135,1	229,3	218,4
Avkastning på pensjonsmidlene	-93,5	-98,0	-151,4	-156,5
Ansattes 2 prosent innskudd	-28,4	-27,6	-47,3	-45,8
Administrasjonskostnader	4,0	4,8	6,7	7,9
Arbeidsgiveravgift	43,9	57,7	74,8	113,0
Årets pensjonskostnad (note 5, 9)	328,2	441,8	448,8	874,9

Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler:

AVINOR AS

	SIKRET	USIKRET	2018 SUM	SIKRET	USIKRET	2017 SUM
Pensjonsforpliktelse og pensjonsmidler						
Endring brutto pensjonsforpliktelse:						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	5 817,8	27,6	5 845,4	5 158,3	25,3	5 183,6
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptj.	268,2	1,1	269,3	372,2	2,3	374,5
Rentekostnad	136,9	0,0	136,9	135,1	0,0	135,1
Fusjon/fisjon	0,0	0,0	0,0	8,7	0,0	8,7
Aktuariell gevinster og tap	371,5	0,0	371,5	306,2	0,0	306,2
Utbetaling pensjon	-162,7	0,0	-162,7	-162,7	0,0	-162,7
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	6 431,7	28,7	6 460,4	5 817,8	27,6	5 845,4
Endringer brutto pensjonsmidler:						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	3 853,0	0,0	3 853,0	3 727,9	0,0	3 727,9
Avkastning på pensjonsmidler	93,5	0,0	93,5	98,0	0,0	98,0
Fusjon/fisjon	0,0	0,0	0,0	8,2	0,0	8,2
Premieinnbetalinger	282,4	0,0	282,4	213,6	0,0	213,6
Aktuarielle gevinster og tap	-54,1	0,0	-54,1	-32,1	0,0	-32,1
Utbetaling av pensjoner	-162,7	0,0	-162,7	-162,7	0,0	-162,7
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	4 012,1	0,0	4 012,1	3 853,0	0,0	3 853,0
Netto pensjonsforpliktelse	2 419,6	28,7	2 448,3	1 964,9	27,6	1 992,4
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	341,1	0,0	341,1	272,9	0,0	272,9
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	2 760,7	28,7	2 789,4	2 237,7	27,6	2 265,3
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	69,6		69,6	65,5		65,5
Forventet premiebetaling neste år	245,4		245,4	202,6		202,6
Forventet utbetaling neste år	-175,0		-175,0	-165,1		-165,1

AVINOR KONSERN

	SIKRET	USIKRET	2018 SUM	SIKRET	USIKRET	2017 SUM
Pensjonsforpliktelse og pensjonsmidler						
Endring brutto pensjonsforpliktelse:						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	9 706,7	28,1	9 734,8	8 195,5	25,6	8 221,1
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptj.	455,1	1,3	456,4	743,3	2,5	745,8
Planendring	-370,4	257,4	-113,0	0,0	0,0	0,0
Rentekostnad	229,3	0,0	229,3	218,4	0,0	218,4
Aktuariell gevinster og tap	542,3	0,0	542,3	743,4	0,0	743,4
Utbetaling pensjon/fripoliser	-204,8	0,0	-204,8	-193,9	0,0	-193,9
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	10 358,2	286,8	10 645,0	9 706,7	28,1	9 734,8
Endringer brutto pensjonsmidler:						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	6 195,4	0,0	6 195,4	5 943,5	0,0	5 943,5
Avkastning på pensjonsmidler	151,4	0,0	151,4	156,5	0,0	156,5
Premieinnbetalinger	478,7	0,0	478,7	336,5	0,0	336,5
Aktuariell gevinster og tap	-42,4	0,0	-42,4	-47,3	0,0	-47,3
Utbetaling av pensjoner/fripoliser	-204,8	0,0	-204,8	-193,9	0,0	-193,9
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	6 578,3	0,0	6 578,3	6 195,4	0,0	6 195,4
Netto pensjonsforpliktelse	3 779,9	286,8	4 066,7	3 511,4	28,1	3 539,5
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	530,3	36,3	566,6	486,4	0,0	486,4
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	4 310,2	323,1	4 633,4	3 997,8	28,1	4 025,9
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	121,6		121,6	102,3		102,3
Forventet premiebetaling neste år	251,5		251,5	340,1		340,1
Forventet utbetaling neste år	-217,9		-217,9	-196,8		-196,8

Endringer i forpliktelsen:

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2018	2017	2018	2017
Netto pensjonsforpliktelse 1.1	1 992,4	1 455,6	3 539,4	2 277,5
Resultatført pensjonskostnad (ekskl. pensjonstrekk)	312,7	411,6	421,3	807,9
Premiebetalinger (ekskl. adm. kostnader)	-286,4	-218,4	-485,4	-344,4
Administrasjonskostnader	4,0	4,8	6,7	7,9
Fusjon/fisjon	0,0	0,5	0,0	0,0
Estimatavvik mot utvidet resultat	425,6	338,3	584,7	790,7
Netto pensjonsforpliktelse 31.12	2 448,3	1 992,4	4 066,7	3 539,5
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse:				
Estimatavvik	425,6	338,3	584,7	790,7
Arbeidsgiveravgift på avvik	60,0	47,7	81,6	111,2
Sum aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	485,6	385,9	666,3	901,8

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 for konsern og 21 år for Avinor AS. Lønnsøkning og pensjonsregulering er basert på siste oppdaterte veiledning fra Norsk Regnskapsstiftelse.

	2018	2017
Diskonteringsrente	2,60 %	2,40 %
Lønnsvekst i prosent	2,75 %	2,50 %
Pensjonsregulering i prosent	1,75 %	1,50 %
AFP-uttak	15,00 %	15,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate under 50	3,00 %	3,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate over 50	0,20 %	0,20 %

Uttakstilbøyeligheten for særalderspension i Avinor AS og Svalbard Lufthavn AS er estimert til 50 prosent hvis >50 år, 35 prosent hvis 55-40 år og 10 prosent hvis <40 år. For Avinor Flysikring AS er tilsvarende estimater 90 prosent hvis >55 år, 40 prosent hvis 55-40 år og 10 prosent hvis <40 år.

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	2018		2017	
	+ 1	- 1	+ 1	- 1
Diskonteringsrente	-1 879	2 535	-1 541	2 055
Lønnsvekst	970	-1 125	744	-853
Pensjonsregulering	1 001	-1 167	905	-984

NOTE 17 Annen avsetning for forpliktelser

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 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 1. januar 2018	1,8	3,3	182,3	0,0	187,5
Fusjon/fisjon	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Avsatt	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Reversert	0,0	-2,1	0,0	0,0	-2,1
Benyttet	-0,7	-1,2	-15,5	0,0	-17,4
Balanse 31. desember 2018	1,2	0,0	166,8	0,0	168,1

AVINOR KONSERN

	VENTELØNN	SLUTTAVTALER	MILJØ	ANNET	SUM
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 1. januar 2018	1,8	15,1	184,4	0,0	201,4
Avsatt	0,1	10,4	0,0	0,0	10,5
Reversert	0,0	-2,1	0,0	0,0	-2,1
Benyttet	-0,7	-9,5	-15,5	0,0	-25,7
Balanse 31. desember 2018	1,2	13,9	168,9	0,0	184,1

Kortsiktig del av annen avsetning for forpliktelser inngår i annen kortsiktig gjeld. Se note 13.

Ventelønn

Fram til 31.12.2005 hadde ansatte rett til ventelønn etter tjenestemannsloven ved oppsigelse, uten egen skyld. Den balanseførte forpliktelsen knyttet til ventelønn er definert som nåverdien av de definerte ytelsene på 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	
	2018	2017	2018	2017
Feriepenger	180,3	176,2	307,2	299,7
Forskudd fra kunder	135,4	126,1	161,4	130,7
Lønn og sosiale kostnader	57,9	58,5	92,0	95,9
Periodisering drifts- og investeringskostnader	380,0	962,8	428,9	1 018,4
Konsernintern gjeld	1 280,9	1 613,2	0,0	0,0
Øvrig kortsiktig gjeld	413,5	317,1	416,5	330,4
Sum	2 448,1	3 253,9	1 406,0	1 875,1

NOTE 19 Datterselskaper

Beløp i MNOK

KONSERN

Konsernregnskapet inkluderer Avinor AS og selskaper 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. desember 2018 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.

MORSELSKAP

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.

Følgende datterselskaper er inkludert i det konsoliderte regnskapet for 2018:

DIREKTE EIDE DS	HJEMLAND	FORRETNINGS-KONTOR	HOVED-VIRKSOMHET	EIER-/STEMMEANDEL	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2018	RESULTAT 2018
Svalbard Lufthavn AS	Norge	Longyearbyen	Lufthavndrift	100 %	104,3	142,2	13,9
Avinor Flysikring AS	Norge	Oslo	Flysikringsstj.	100 %	367,2	304,2	184,4
Avinor Utvikling AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	670,0	1 105,8	4,9
Sjømatterterminalen AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	20,0	20,0	-1,4
Sum					1 161,6	1 572,2	201,8

INDIREKTE EIDE DS	HJEMLAND	FORRETNINGS-KONTOR	HOVED-VIRKSOMHET	EIER-/STEMMEANDEL	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2018	RESULTAT 2018
Flesland Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	108,0	147,8	6,9
Værnes Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	132,8	109,1	-0,2
Sola Hotel Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	86,7	118,6	3,9
Hell Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	24,6	18,8	0,3
Hotell Østre AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	171,2	265,0	26,4
Flyporten AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	61,7	95,7	9,9
Sum					585,1	755,0	47,2

Følgende datterselskaper er inkludert i det konsoliderte regnskapet for 2017:

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	HØVED- 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

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:

	2018	2017
NOK 1018,5 per aksje i 2016	0,0	550,0
NOK 462,3 per aksje i 2017	249,7	0,0
Sum	249,7	550,0

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

	2018	2017
NOK 462,3 per aksje	0,0	249,7
NOK 1083 per aksje	584,9	0,0
Sum	584,9	249,7

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. januar 2010. Avtalen fastsetter prinsipper for fordeling av investerings- og driftsutgifter mellom partene på Avinors og Forsvarets flyplasser, samt Forsvarets betaling for flysikringstjenester.

Det er fremdeles ingen avklaring av betalingsnivå for Forsvarets bruk av Avinors lufthavner, noe som medfører usikkerhet i forhold til Forsvarets betaling til Avinor bakover i tid, til 2010. Her venter Avinor på at forskriftene for lufthavnavgifter og flysikringsavgifter blir endret, slik at Forsvaret også får betalingsplikt etter disse. Dette er avhengig av politisk avklaring.

Forsvarets flystasjoner

Stortinget besluttet i 2012 at Bodø hovedflystasjon skal nedlegges, mens Evenes skal bli fremskutt 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. 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 lufthavn.

Endring i driftsansvar innebærer at Forsvaret ikke lengre er lufthavnansvarlig og lufthavnoperatør. Dette medfører at lufthavndriften 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. Noe som medfører risiko for økt underskudd, og med det økt

kostnadmessig belastning på aktørene innen sivil luftfart. Det er stor sannsynlighet for at det er Avinor som blir pålagt dette driftsansvaret, med tilhørende konsekvenser.

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 gitt Avinor et samlepålegg om å sammenstille tilgjengelige data for hver lufthavn, utarbeide forslag til tiltak og kostnadsberegne dette. Unntatt er Evenes lufthavn, Oslo lufthavn, Kristiansand lufthavn og Svalbard lufthavn hvor det allerede er pågående saker.

Pensjoner

Ny lov om offentlig tjenstepensjonsordning skal etter planen tre i kraft fra 2020. I tillegg er det vedtatt nytt regelverk for samordning av offentlig tjenstepensjon og folketrygden. Arbeids- og Sosialdepartementet har utarbeidet et høringsnotat med forslag til nødvendige lovendringer. Høringsnotatet inneholder ikke lovforslag for en ny AFP-ordning og omhandler heller ikke særregler for personer med særaldersgrense. Regelverket for samordningen er ikke iverksatt, og er derfor ikke hensyntatt i regnskapet.

Den offentlige tjenstepensjonsordningen i Avinor i Statens Pensjonskasse lukkes med virkning fra 1. januar 2019 og de ansatte med medlemskap i Statens Pensjonskasse på denne dato vil tilbys medlemskap i en innskuddsbasert pensjonsordning. Dette innebærer at man går gradvis over fra en ytelsesbasert pensjonsordning hvor pensjonen er basert på sluttlønn ved pensjoneringstidspunkt 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 hensyntas fra det tidspunkt ny ordning vedtas eller innføres.

NOTE 22 Forpliktelseser

Beløp i MNOK

Morselskap og konsern har inngått kontrakter per balansedag for investeringer som ikke er medtatt i årsregnskapet. Inngåtte forpliktelseser er som følger:

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2018	2017	2018	2017
Varige driftsmidler	716,6	564,7	729,1	611,0
Sum	716,6	564,7	729,1	611,0

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.

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.

SD har overordnet myndighet knyttet til strukturen på lufthavnet og luftfartsavgiftene. En eventuell nedleggelse av

Konsernselskap
Mellomværende med selskap i samme konsern:

AVINOR AS PER 31.12.2018

	SVALBARD LUFTHAVN AS	AVINOR FLYSIKRING AS	SJØMAT- TERMINALEN 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	45,0
Fordringer	2,5	161,7	0,0	0,0	0,0	0,3
Sum fordringer	122,5	161,7	0,0	0,0	0,0	45,3
Annen kortsiktig gjeld	65,7	601,5	0,0	522,5	21,7	-2,1
Sum gjeld	65,7	601,5	0,0	522,5	21,7	-2,1

AVINOR AS PER 31.12.2018 FORTS.

	SOLA HOTEL EIENDOM AS	HELL EIENDOM AS	HOTELL ØSTRE AS	FLYPORTEN AS	SUM
Lån til foretak i samme konsern	25,0	0,0	0,0	0,0	190,0
Fordringer	0,2	0,0	17,6	4,3	186,6
Sum fordringer	25,2	0,0	17,6	4,3	376,6
Annen kortsiktig gjeld	1,9	17,3	29,0	23,5	1 280,9
Sum gjeld	1,9	17,3	29,0	23,5	1 280,9

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

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 fremtiden er opplyst om dersom dette er vesentlig.

Avinor og Forsvaret har i mars 2019 inngått avtaler som regulerer Avinors betaling for bruk av Forsvarets flyplasser for årene 2017 til 2022, og avtale som regulerer Avinors betaling til Forsvarsbygg for leie av grunneiendom og infrastruktur for flyplassanleggene på Bodø lufthavn til og med 2021. Dette er hensyntatt i regnskapet.

NOTE 25 Nye og framtidige regnskapsstandarder

Nye og endrede standarder som er tatt i bruk

Det er flere endringer som trådte i kraft for regnskapsåret 2018 som er relevante for konsernet.

IFRS 9 Finansielle instrumenter ble implementert 1. januar 2018 ved bruk av prospektiv metode. Implementeringen av standarden har ikke hatt vesentlig effekt på selskapet eller konsernets rapportering. Finansielle instrumenter er hovedsakelig omtalt i note 13 og 14.

IFRS 15 Inntektsføring ble implementert 1. januar 2018 ved bruk av full retrospektiv metode. Implementeringen av standarden har ikke medført endringer i selskapet eller konsernets periodisering av inntekter i 2018. Inntekter er hovedsakelig omtalt i note 4.

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 2019. Avinor har valgt å ikke tidlig implementere noen av standardene.

IFRS 16 Leieavtaler erstatter IAS 17.

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

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 12 (immaterielle eiendeler og varige driftsmidler).

Standarden har ikrafttredelsestidspunkt 1. januar 2019 og vil bli implementert etter modifisert retrospektiv metode hvor rett til bruk eiendeler er satt lik forpliktelsene (ingen omarbeidelse av sammenligningstall i årsregnskapet for 2019). Selskapet og konsernet vil anvende innregningsunntakene for uvesentlige leieavtaler (IFRS 16.5 b.) og kortvarige leieavtaler (IFRS 16.5 a.). Selskapet og konsernet vil også velge å ikke anvende IFRS 16 på immaterielle eiendeler (IFRS 16.4). Innregnede eiendeler og forpliktelser etter IFRS 16 vil bli presentert på egne linjer i selskapets og konsernets balanseoppstilling.

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.

Selskapets og konsernets leieforpliktelse per 1. januar 2019 som følge av dette knytter seg i hovedsak til leie av lokaler, herunder hovedkontoret i Oslo (Bjørvika), leie av Bodø Lufthavn fra Forsvaret samt diverse leieavtaler knyttet til maskiner, utstyr mv. Totalt beregnet leieforpliktelse/bruksrett for konsernet er MNOK 497 hvorav MNOK 420 gjelder morselskapet Avinor AS. I tillegg kommer konserninterne leieavtaler som er beregnet til MNOK 176.

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

ERKLÆRING FRA STYRET OG KONSERNSJEF

Vi erklærer etter beste overbevisning at årsregnskapet for perioden 1. januar til 31. desember 2018 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, 3. april 2019
Styret i Avinor AS



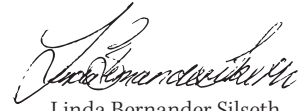
Anne Carine Tanum
Styrets leder



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 2018, resultatregnskap, oppstilling over utvidet resultat, oppstilling av endringer i egenkapital og kontantstrømpstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets finansielle stilling per 31. desember 2018, 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 2018. 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 6 460,4 millioner og kr 10 645 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. Avinor Flysikring, som er datterselskap av Avinor AS, har i 2018 endret sine pensjonsordninger som medfører at alle under 53 år vil gå over til innskuddsbasert pensjonsordning og privat AFP ordning. Disse forholdene har samlet stor betydning for regnskapet 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, effekter ved overgang til ny ordning for ansatte i Avinor Flysikring og vurdering av eksterne 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
- ▶ Vurdert grunnlag og estimat for utreden av ansatte under 53 år fra Statens Pensjonskasse
- ▶ 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 daglig leder (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 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, 3. april 2019

ERNST & YOUNG AS

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jan Wellum Svensen', is written over a blue diagonal line that extends from the top left towards the bottom right.

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. 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.

Avinor har ansvar for de 43 statlig eide lufthavnene, en helikopterhavn 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 lufthavnene.



AVINOR AS
Org.nr. 985 198 292
Dronning Eufemias gate 6
0191 Oslo

Postboks 150
2061 Gardermoen

avinor.no