

Vi binder Norge og verden sammen



gjennom bærekraftig luftfart

22 400 000

PASSASJERER

10 PROSENT FRA 2020

563 955

AVGANGER OG LANDINGER

8,4 PROSENT FRA 2020

2 744

FAST ANSATTE

2 858 | 2020

47 079

OVERFLYGNINGER

29,2 PROSENT FRA 2020



ÅRET 2021



88 PROSENT*

PUNKTLIGHET

92 PROSENT I 2020

* Avinors mål er 88 prosent punktlighet i snitt for alle lufthavner.



Våre resultater

Driftsinntekter

9 314

MILLIONER KRONER

Driftskostnader

6 289

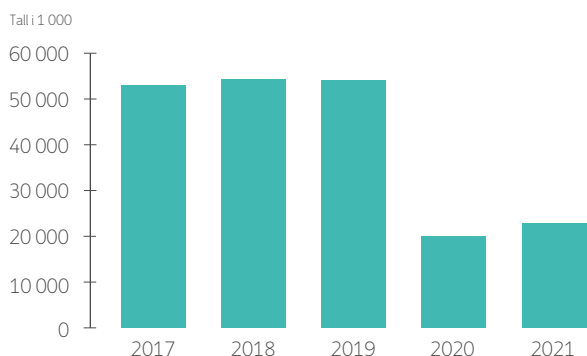
MILLIONER KRONER

Resultat etter skatt

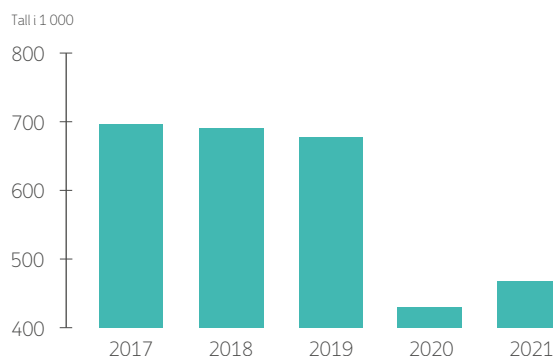
208

MILLIONER KRONER

ANTALL FLYPASSASJERER



ANTALL FLYBEVEGELSER



MILLIONER KRONER	2021	2020	2019	2018	2017
Driftsinntekter lufthavnvirksomhet	4 396	3 658	10 357	10 303	10 162
Driftsinntekter flysikringstjeneste	1 576	1 460	2 100	2 107	2 085
Sum driftsinntekter konsern	9 314	8 183	11 785	11 724	11 526
EBITDA Konsern ¹⁾	3 025	1 850	3 634	4 201	3 126
Resultat etter skatt	208	-724	702	1 170	499
Antall flypassasjerer (tall i 1 000)	22 400	20 000	54 099	54 387	52 885
Antall flybevegelser (tall i 1 000)	564	428	677	690	697

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
10	Eierstyring og selskapsledelse
15	Styrets årsberetning 2021
22	Bærekraftig verdiskaping
25	Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester
35	Være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima- og miljøutfordringer
48	Nøkkeltall klima og miljø 2017–2021
51	Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver
59	Avinor skal sikre bærekraftig økonomi og ansvarlig forretningsførsel
62	Mål og resultater bærekraft 2021
66	Oversikt over GRI-indikatorer
72	Konsernledelsen
73	Styret
74	Regnskap med noter
76	Resultatregnskap
77	Utvidet resultat
78	Balanse
80	Oppstilling over endringer i egenkapital
82	Kontantstrømoppstilling
84	Noter til regnskapet
141	Erklæring fra styret og konsernsjef

Avinors års- og bærekraftrapport 2021 er konsernets samlede rapport på drift, økonomi og bærekraft. Det er femte gang konsernet presenterer en samlet rapport, tidligere under navnet års- og samfunnsansvarsrapport. Bærekraftarbeidet er integrert i Avinors strategiske planlegging og i styringen av konsernet. Avinors arbeid med bærekraft bygger på forventningene som stilles til arbeidet i Avinors vedtekter, retningslinjene for statens direkte eierskap i selskaper (Eierskapsmeldingen) og Regnskapsloven. Avinor legger OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv til grunn for sitt arbeid med bærekraft, 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 bærekraft i henhold til prinsippene i Global Reporting Initiative (Standards/Core).

OM AVINOR

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



Avinor eier 43 lufthavner, inklusive datterselskapet Svalbard lufthavn AS og Værøy heliport. Haugesund lufthavn er leid ut til eksterne drivere og Fagernes lufthavn planlegges lagt ut for salg. Avinor er normalt selvfinansiert gjennom trafikkinntekter fra flyselskapene, inntekter fra kommersielle leietagere og direkte salg til passasjerene. En mindre del av konsernets inntekter er fra oppgaver som utføres for andre aktører, for eksempel Forsvaret. Lufthavnvirksomheten drives som én økonomisk enhet der de store driftsøkonomisk lønnsomme lufthavnene finansierer det øvrige lufthavnnettet. Dette kalles Avinormodellen. Kommersielle inntekter utgjorde i 2019 (siste normale driftsår) omkring 54 prosent av driftsinntektene, mens trafikkinntekter fra flyselskapene utgjør omkring 46 prosent. På grunn av den påvirkningen pandemien har hatt på flytrafikken og herunder på Avinors inntekter, har det i 2021 som i 2020 vært nødvendig med driftstilskudd fra eier i 2021 for å dekke opp deler av inntektsbortfallet som følge av pandemien i 2021.

Avinor mottok 3,8 milliarder kroner i de tre første kvartalene, men det ble ikke gitt ytterligere driftstilskudd i 4. kvartal 2021. Bortfall av driftstilskudd i 4. kvartal 2021 fikk den konsekvens at Avinor fikk godkjenning fra eier til å avvike fra egenkapitalkravet på 40 prosent i selskapets vedtektsbestemmelse §5 ut året. Det ble i desember 2021 gitt forlengelse av godkjenningen fra eier til å avvike vedtektsbestemmelsen §5 også for 1. kvartal 2022.

Avinor Flysikring AS er et datterselskap i av Avinor AS. Flysikringstjenesten er finansiert gjennom trafikkinntekter fra flyselskapene for underveistjenesten, samt inntekter fra drift av tårn- og innflygingstjeneste fra Avinors lufthavnvirksomhet. Flysikring inkluderer underveistjenester, innflygningskontrolltjenester og tårnkontrolltjenester, samt flynavigasjonstjenester og tekniske driftstjenester. Lufthavn- og flysikringstjenestene er tett integrert og gjensidig avhengige av hverandre for å oppfylle samfunnsoppdraget.

Avinor samarbeider med Forsvaret på 11 lufthavner, hvorav 9 lufthavner eies av Avinor AS (Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø, Andøya, Harstad/Narvik, Bardufoss, Lakselv). I tillegg kommer Ørland flystasjon, som er en rent militær lufthavn og Rygge lufthavn, 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 22,4 millioner passasjerer til, fra eller via Avinors lufthavner i 2021, en vekst på 10 prosent sammenliknet med året før.

Norges hovedlufthavn, Oslo lufthavn, hadde 9,4 millioner passasjerer i 2021, en vekst på 4 prosent sammenliknet med 2020. 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 563 955 avganger og landinger samlet for Avinors lufthavner i 2020, en økning på 8,4 prosent sammenliknet med 2020. Innenlands flybevegelser økte med 10,2 prosent, mens utenlandske flybevegelser ble redusert med 3,2 prosent.

Endringene i antall passasjerer og flybevegelser reflekterer utviklingen i pandemien og de smittevernstiltak som gjelder til enhver tid.

Antall overflyvninger i 2021 var 47 079, en økning på 29,2 prosent mot 2020.

Aksjene i Avinor AS er 100 prosent eid av den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet forvalter statens eierstyring, fastsetter Avinors finansielle rammer og regulerer luftfartsavgiftene. Samferdselsdepartementet fastsetter også Luftfartstilsynets regelverk som har konsekvenser for Avinors drift. Avinors hovedkontor ligger i Oslo.

AVINORS LUFTHAVNER

Avinors lufthavner er svært ulike i størrelse og trafikkvolum. Oslo lufthavn er den klart største lufthavnen og står normalt for mer enn halvparten av flytrafikken i Norge og drøyt 70 prosent av all utlandstrafikk. Bergen, Stavanger og Trondheim har også normalt betydelig direkte utlandstrafikk. Det er også utlandstrafikk på noen andre lufthavner: Kristiansand, Ålesund, Tromsø, Bodø, Harstad/Narvik og Molde, samt noe utlands chartertrafikk på enkelte lufthavner. Haugesund lufthavn, som fra 2019 er utleid til Lufthavndrift AS, har normalt også utlandstrafikk.

Det er kun Oslo lufthavn som har to parallelle rullebaner. Stavanger lufthavn har en sekundær-rullebane som tas i bruk ved spesielle vindforhold.

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

VISJON

Vi binder Norge og verden sammen gjennom bærekraftig luftfart.

MISJON

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

VERDIER

- Åpen
- Ansvarlig
- Handlekraftig
- Kundeorientert

Konsernsjefen har ordet

Året 2021: Pandemien preger fortsatt luftfarten og Avinor sterkt

Som fjoråret har 2021 vært et år utenom det vanlige. Sterkt preget av pandemi, reiserestriksjoner, usikkerhet og en krevende økonomisk situasjon både for Avinor og resten av luftfartsfamilien.

Året startet med inngripende smittevernstiltak og nye reiserestriksjoner etter som pandemien utviklet seg. Både januar, februar og mars var sterkt preget av pandemien. Oslo lufthavn hadde årets laveste passasjertall 13. februar med 2508 passasjerer. Utover våren og sommeren økte spesielt innenriksreiser, men også utenriks, etter hvert som vaksinasjonsgraden ble høyere, og det ble løsnet opp på smittevernstiltak.

Vi gikk inn i sommeren med betydelig spenning knyttet til håndtering av reiserestriksjoner, smittevernskrav og økt flytrafikk innenlands og utenlands. Alt i alt gikk det bedre forventet, noe som i hovedsak skyldes svært god planlegging og gode forberedelser i hele organisasjonen. Trafikken fortsatte å øke frem mot høstferien, men med økt smitte og nye virusvarianter kom usikkerhet og nye reiserestriksjoner, og dette påvirket negativt mot utgangen av året. Totalt reiste 22,4 millioner passasjerer til, fra eller via Avinors lufthavner i 2021. Det er en vekst på 10 prosent sammenlignet med året før, men fortsatt 59 prosent under tallene for 2019, siste året før pandemien.

ØKONOMISK SITUASJON

Den økonomiske situasjonen fortsetter å være krevende både for Avinor, flyselskap og øvrige partnere. Som i 2020 har vi fått driftstilskudd fra eier for å dekke om lag halvparten av det betydelige bortfallet av inntekter som pandemien har medført. Inntektsbortfallet beløper seg til størrelsesordenen 6-7 milliarder sammenlignet med et normalår. Fra og med 4. kvartal har Avinor ikke fått driftstilskudd. Høsten 2021 fikk Avinor en midlertidig dispensasjon fra eier til å avvike fra egenkapitalkravet på 40 prosent; en konsekvens av inntektsbortfall og samtidig økte pensjonsforpliktelse.

Parallelt har vi satt i gang tiltak for å redusere kostnadene både på midlertidig og varig basis samt for å redusere investeringene. Fra 2019 til 2021 har vi redusert driftskostnadene våre med 1,3 milliarder kroner i nominelle tall. Tilsvarende er investeringskostnadene redusert i henhold til opprinnelig budsjett. Omstilling og effektivisering fortsetter å være et tydelig fokus for

organisasjonen i tiden fremover og står sentralt i ny konsernstrategi som rulles ut fra 2022. Det er et mål å raskest mulig innfri egenkapitalkravet og bli selvfinansierte igjen.

Tross pandemi har 2021 vært et år med høy kommersiell aktivitet i Avinor. Flere store kontrakter av høy verdi både for Avinor og våre samarbeidspartnere er inngått. Blant disse kan nevnes: Parkeringskontrakt på Oslo lufthavn verdt 2 milliarder kroner. Parkeringsanlegget på Oslo lufthavn er Nordens største parkeringsanlegg, hele 21.000 parkeringsplasser. Anlegget har blant annet et av verdens største ladeanlegg for elbiler. Nytt bagasjeanlegg på Oslo lufthavn med verdi på 1,4 milliarder kroner, ny taxfree-avtaler med en samlet verdi på 30 milliarder kroner for alle våre utenrikslufthavner og ny sikkerhetskontrakt for Stavanger, Bergen og Trondheim.

Disse eksemplene understreker både bredden i Avinors virksomhet og hvilke store verdier som er involvert i den.

FOKUS PÅ FREMTIDENS LUFTFART

Selv om daglig drift og håndtering av pandemien har tatt vesentlig plass også i 2021, ønsker Avinor å være i førerretet når det gjelder nytenkning og innovasjon. Betydelige milepæler i flere strategiske og fremtidsrettede prosjekter er nådd i løpet av året:

Autonome brøytebiler

I 2021 tok Avinor et skritt inn i fremtidens vinterdrift gjennom inngåelse av en kontrakt verdt opptil 400 millioner kroner for innkjøp av brøytebiler med autonome løsninger til Avinors lufthavner. De første autonome brøytebilene settes i drift på Oslo lufthavn allerede vinteren 2021/2022 og erfaringene herfra blir viktige for den videre utrulling. Jeg er stolt over at vi er blant de første i verden til å sette i drift et slikt konsept. Det er viktig for Avinor å ha en offensiv tilnærming for å videreutvikle våre vinterdriftkonsepter.

Fjernstyrte tårn

Per nå er fjernstyrte tårn i operativ drift på Røst og i Berlevåg, Hasvik og Vardø. Den fjernstyrte tårndriften ved disse lufthavnene går veldig bra, og vi ser positivt på mulighetene som teknologien gir i et langsiktig perspektiv. Som med de fleste nyskapende teknologiprojekter ser vi behov for oppdateringer og justeringer etter som vi gjør oss erfaringer underveis. Den videre utrullingsplanen ble derfor revidert høsten 2021, og innebærer blant annet at innflyttingen i det nye tårnsenteret i Bodø nå er planlagt til første halvår 2022. Overføring av ytterligere fire lufthavner til fjernstyring planlegges i samme tidsrom.

Bærekraft og fossilfri luftfart

Norsk luftfart har i felleskap satt et mål om å være fossilfri innen 2050. Dette innebærer at det på ruteflygninger i og fra Norge i 2050 ikke skal brukes fossilt drivstoff. I Avinor har vi i mange år jobbet med klimatiltak for luftfarten, og tar i dette samarbeidet et særskilt ansvar for at infrastrukturen er på plass.

Avinors rolle er å være en tilrettelegger og en pådriver for bærekraftig luftfart. Vi skal tilrettelegge infrastrukturen vår både for elektrifisering og for bærekraftig flydrivstoff, og bidra aktivt i arbeidet med å fremme tiltak og skape incentiver for realisering. Parallelt jobber vi også aktivt med egen drift og har forpliktet oss til målet om fossilfrie lufthavner innen 2030.

Utbyggingsprosjekter

Avinors byggeportefølge var i 2021 omfattende og med stor variasjon på hvert enkelt byggeprosjekt. På Oslo lufthavn var man i slutfasen på utbyggingen av det nye non-Schengen-arealet som etter planen skal stå ferdig i løpet av sommeren 2022. På Tromsø lufthavn er utbyggingen av hovedterminalen i rute til ferdigstilling i 2023. Utbygging av ny lufthavn i Mo i Rana er besluttet, finansiert og enterprisekontrakt er inngått. Nå mobiliserer vi rundt bygging av lufthavnen med bruk av fremtidsrettede teknologiløsninger, for å levere et godt samferdselstilbud til storsamfunnet på Helgeland.

Grunnet den alvorlige økonomiske situasjonen Avinor befinner seg i på grunn av pandemien og fortsatt stor usikkerhet rundt økonomisk utvikling fremover, ble det i januar 2022 besluttet å utsette utbyggingsvedtaket for ny lufthavn i Bodø med ett år. Avinor trenger en mer avklart langsiktig finansiell situasjon før en beslutning i Bodø-prosjektet kan tas. En utsettelse vil gi bedre mulighet for å styrke prosjektet og ta ned risikoen ved å sikre rammevilkårene for prosjektet.

STABILE LEVERANSER GJENNOM ET UFORUTSIGBART ÅR

2021 har vært et uforutsigbart år. Det har påvirket prosesser og dialoger med partnere, interessenter og omgivelsene, og de økonomiske rammevilkårene våre.

Likevel opererer Avinor daglig kritisk infrastruktur for samfunnet, med et solid maskineri grunnlagt på sikker, stabil og effektiv drift.

Samtidig jobber vi som selskap med å utvikle oss langsiktig selv i en kortsiktig pandemi. Vi gjennomfører og leverer på byggeprosjekter og teknologiprojekter, utvikler prosesser og nye konsepter, trener på å bli enda bedre på tverrgående samarbeid og inngår langsiktige inntektskontrakter.

Høsten 2021 har vi også jobbet med å rigge det fremtidige Avinor på organisasjonssiden og med å stake ut langsiktig retning og prioriteringer gjennom ny konsernstrategi, som skal ruller ut i 2022. Den nye strategien setter et enda tydeligere fokus på hvilke tiltak organisasjonen skal jobbe med for å fremme en bærekraftig utvikling av luftfarten, hvordan vi skal utvikle både eksisterende og nye inntekter, optimalisere kostnader, utnytte data og digital infrastruktur mest mulig effektivt, og hvilken organisasjon, kompetanse og kultur vi trenger for å realisere målene våre. Jeg er optimistisk på Avinor og luftfartens vegne. Vi er klare for de utfordringene og mulighetene som ligger foran oss, både på kort og lengre sikt.

Selv om daglig drift og håndtering av pandemien har tatt vesentlig plass også i 2021, ønsker Avinor å være i førersetet når det gjelder nytenkning og innovasjon.


Abraham Foss,
konsernsjef



Eierstyring og selskapsledelse (corporate governance) i Avinor-konsernet

REDEGJØRELSE FOR EIERSTYRING OG SELSKAPSEDELSE

Denne redegjørelsen er satt opp i henhold til disposisjonen i Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse, med de justeringer som følger av at Avinor er heleid statlig aksjeselskap. I tillegg til aksjelovens generelle bestemmelser gjelder særbestemmelsene for statsaksjeselskap.

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

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, som er tilgjengelig på www.avinor.no.

Avinors oppdrag er å drive et helhetlig system av 43 flyplasser og den samlede flysikringstjenesten for sivil og militær sektor 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. Konsernstyret har høsten 2021 vedtatt ny konsernstrategi innenfor seks hovedområder. Det skal fastsettes nye strategiske tiltak og handlingsplaner innenfor hver av disse ambisjonene.

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

Formålet er å forbedre Avinors egen miljøprestasjon, være en drivkraft i miljø- og klimaarbeidet i luftfartsbransjen og være ledende innen arbeidet med bærekraft i norsk luftfart.

Konsernets etiske retningslinjer er sist revidert våren 2020. 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.

Det er ikke gitt styrefullmakt til å foreta kapitalforhøyelse.

LIKEBEHANDLING AV AKSJEIEIERE

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

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

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 bærekraft 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.

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

Styret 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 alle styrets medlemmer å søke å ivareta selskapets og aksjonærenes felles interesser. Styrets sammensetning er slik at det til sammen kan ivareta eiers interesser og selskapets behov for kompetanse, kapasitet og mangfold. Ledende ansatte er ikke medlem i konsernstyret, og eier ikke aksjer i selskapet.

Eier gjennomfører årlig samtaler med det enkelte styremedlem.

Ved årsskiftet 2021/2022 besto styret av:

- Styreleder siden 2018 Anne Carine Tanum
- Nestleder siden 2012 Ola H. Strand
- Styremedlem siden 2011 Eli Skrøvset
- Styremedlem siden 2016 Linda Bernander Silseth
- Styremedlem siden 2021 Rolf Gunnar Roverud
- Ansattvalgt styremedlem siden 2011 Heidi A. Sørum
- Ansattvalgt styremedlem siden 2015 Bjørn Tore Mikkelsen
- Ansattvalgt styremedlem siden 2017 Olav Aadal

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

Det ble avholdt 10 styremøter i 2021. 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, i denne rapporten omtalt som ansvar for bærekraft. 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 fremgår at det enkelte styremedlem selv har ansvar for å ta opp forhold av habilitetsmessig art, og skal fratruke ved behandling av en sak der de er inhabile. I tvilstilfelle skal spørsmålet forelegges styrets leder. Det skal fremgå av styreprotokollen når et av styrets medlemmer er inhabil i den enkelte sak.

Avinor har en styreansvarsforsikring som dekker det rettslige erstatningsansvaret styret og ledende ansatte kan pådra seg som følge av en uaktsom handling. Styreansvarsforsikringen omfatter også saksomkostninger ved erstatningskrav som rettes mot styret, og er en vesentlig komponent i dekningen. Forsikringssummen er basert på en alminnelig vurdering av risikoen. Alle styrer i konsernet er dekket.

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

Styret har etablert *revisjons- og risikostyringsutvalg* som saksforberedende og støttende organ for styret i sitt ansvar for regnskapsrapportering, revisjon, internkontroll og samlet risikostyring. Utvalget hadde 5 møter i 2021.

Utvalget består ved årsskifte 2021/2022 av:

- Eli Skrøvset (leder)
- Rolf Gunnar Roverud
- Heidi Sørum

Styret har etablert *HR-, kompensasjons- og HMS-utvalg* som saksforberedende organ i saker om godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet og om HMS. 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 skal videre støtte styret i utøvelsen av dets ansvar for internkontroll, styrets beretning og årsrapport, og det samlede HMS-risikobilde. Utvalget hadde 4 møter i 2021.

Utvalget består ved årsskifte 2021/2022 av

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

RISIKOSTYRING OG INTERNKONTROLL

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

Det gjennomføres årlig risikoanalyser for konsernets aktiviteter, og det evalueres og iverksettes tiltak for å styre risikobilde. 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 (IAA). Konsernrevisjonen skal bidra til at organisasjonen når sine mål ved å benytte en systematisk og strukturert metode for å evaluere og forbedre effektiviteten og hensiktsmessigheten av organisasjonens prosesser for risikostyring, internkontroll og governance. Internrevisjonen skal gi målrettet og strukturert tilbakemelding om Avinors etterlevelse av etablerte policyer, konsernstandarder, prosedyrer og etablere tiltak på kritiske områder i virksomheten. Internrevisjonen skal videre gi råd for å bidra til forbedringer i Avinors styrings- og kontrollprosesser, samt bidra til å øke verdiskapningen i konsernet.

Internrevisjonen i Avinor er outsourcet og ivaretas av et eksternt revisjons- og rådgivingsfirma. Internrevisjonen rapporterer funksjonelt til styret ved leder av revisjons- og risikostyringsutvalget, og er funksjonelt uavhengig av ledelses- og kontrollfunksjoner i konsernet. Administrativt rapporterer internrevisjonen til konserndirektør strategi og virksomhetsstyring.

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 fremgår av note til årsregnskapet.

I 2021 utgjorde godtgjørelse til styret totalt kr 2 160 000.

Godtgjørelsen fordeler seg som følger: Styreleder kr 470 000, styrets nestleder kr 286 000, øvrige styremedlemmer kr 234 000.

Revisjons- og risikostyringsutvalgets medlemmer mottok i 2021 godtgjørelse på til sammen kr 156 000 fordelt på kr 72 000 til utvalgets leder og kr 42 000 til de øvrige to medlemmene.

HR, kompensasjons- og HMS utvalgets medlemmer mottok i 2021 godtgjørelse på til sammen kr 80 000, fordelt på kr 36 000 til utvalgets leder og kr 22 000 til de øvrige to medlemmene.

LØNN OG ANNEN GODTGJØRELSE TIL LEDENDE PERSONER

Styret utarbeider retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i medhold av allmennaksjeloven § 6-16a og rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i medhold av allmennaksjeloven § 6-16b samt forskrift om retningslinjer og rapport om godtgjørelse til ledende personer. Retningslinjene legges frem for godkjennelse for ordinær generalforsamling, og tas inn som note til årsregnskapet.

INFORMASJON OG KOMMUNIKASJON

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

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

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

- Statusbeskrivelse av markedet og konsernet, herunder utviklingen i konsernet siden den forrige planen ble lagt frem.
- Hovedtrekk ved konsernets virksomhet de kommende år, herunder større omorganiseringer, videreutvikling og 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 selskaps samfunnsoppdrag, samfunnsplågte oppgaver og samfunnsansvar.

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

SELSKAPSOVERTAKELSE

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

REVISOR

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

Revisor har årlig møte med styret uten at administrasjonen er til stede. Revisor har også årlig møte med revisjons- og risikostyringsutvalget uten at administrasjonen er til stede. Revisor har møterett på selskapets generalforsamling.

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





Styrets årsberetning 2021

HOVEDTREKK I 2021

(Fjorårets tall i parentes)

2021 har også vært et utfordrende år for Avinor, hvor koronapandemien har hatt betydelig påvirkning på driftsinntekter, driftskostnader og investeringer. Avinors lufthavner håndterte i 2021 en passasjertrafikk som totalt for alle lufthavner var 59 prosent lavere enn nivået før pandemien (2019).

Totalt reiste 22 millioner passasjerer til, fra eller via Avinors lufthavner i 2021. Flytrafikken i 2021 målt i antall passasjerer over Avinors lufthavner økte med 10 prosent sammenliknet med 2020. Antall flybevegelser i 2021 økte med 8,4 prosent sammenliknet med 2020. Innenlands flybevegelser økte med 10,2 prosent, mens utenlandske flybevegelser ble redusert med 3,2 prosent. Reiserestriksjoner har gjennom 2021 blitt løpende redusert, men pandemiens negative effekter på reiseaktivitet har fortsatt vært gjeldende.

Flyselskapene har gjennom pandemien justert ruteproduksjonen og gjennom dette påvirket Avinors inntekter.

Konsernets resultat og soliditet er vesentlig påvirket av koronakrisen også i 2021. Avinor har tett dialog med eier om tiltak for å sikre at konsernets likviditet og egenkapital er forsvarlig og at vedtektsfestet krav til egenkapital overholdes. I løpet av 2021 har Avinor fått tilskudd på 3 800 millioner kroner som i sin helhet er inntektsført som offentlig tilskudd i 2021. Avinor viderefører arbeidet med effektivisering av driften for å sikre konsernets finansielle soliditet på lengre sikt. Det har fra 2020 vært igangsatt et program for å redusere kostnader og investeringer. Programmet ser på muligheter for standardisering, rasjonalisering, fjernstyring, automatisering og alternative driftsmodeller. I ekstraordinær generalforsamling 29.03.2022 ble Avinor gitt en

tidsbegrenset tillatelse til å fravike krav i vedtektenes paragraf 5, slik at vedtektsfestet krav til egenkapital til og med 31.12.2022, er justert ned fra minimum 40 til minimum 35 prosent. Per 31.12.2021 var konsernets vedtektsfestede egenkapitalandel på 39,4 prosent.

Det arbeides videre med finansieringen av nye flyplasser i Bodø og Mo i Rana. Begge flyplassene er omtalt i statsbudsjettet for 2022. I tillegg til Avinors finansiering legges det opp til statlige og lokale bidrag. Av hensyn til Avinors svekkede finansielle soliditet som følge av pandemien og usikre fremtidsutsikter, besluttet konsernstyret i januar 2022 å utsette vedtak om utbygging av Bodø med ett år.

OM AVINOR

Avinor AS er et statlig eid aksjeselskap som skal legge til rette for sikker, bærekraftig og effektiv luftfart i alle deler av landet. Virksomheten omfatter et nettverk av 44 lufthavner, inkludert Værøy helikopterhavn og utleie av Haugesund lufthavn. Virksomheten omfatter også flysikringstjeneste for hele Norge, som drives av Avinors heleide datterselskap Avinor Flysikring AS.

Per 31.12.2021 utgjorde virksomhetens balanse 46 milliarder kroner. Antall fast ansatte var 2744 (2858).

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

Avinors hovedkontor ligger i Oslo.

ØKONOMI OG FINANS KONSERN

Konsernets driftsinntekter i 2021 utgjorde 9 314 millioner kroner (8 183 millioner kroner) med et resultat etter skatt på 208 millioner kroner (minus 724 millioner kroner). Som følge av koronakrisen har Avinor mottatt totalt 3 800 millioner kroner som offentlig tilskudd i 2021, som er inkludert i driftsinntekter.

Innenfor lufthavnvirksomheten ble driftsinntektene år til år økt med 20,2 prosent i 2021. Innenfor flysikringstjenesten ble samlede driftsinntekter økt med 7,9 prosent som følge av økt trafikkvolum.

Driftskostnader i 2021 utgjorde 6 289 millioner kroner (6 343 millioner kroner). Samlede av- og nedskrivninger i 2021 utgjorde 2 197 millioner kroner (2 199 millioner kroner).

Driftsresultatet (EBIT) i 2021 utgjorde 829 millioner kroner (minus 359 millioner kroner). Det økte driftsresultatet skyldtes i hovedsak økte driftsinntekter. Konsernets netto finansresultat i 2021 var minus 561 millioner kroner (minus 566 millioner kroner).

Konsernet hadde i 2021 en kontantstrøm før endring av gjeld på minus 621 millioner kroner (minus 1028 millioner kroner).

Rentebærende gjeld per 31.12.2021 var 22 977 millioner kroner, og er redusert med 3 428 millioner kroner siden 31.12.2020. Konsernets totalkapital per 31.12.2021 utgjorde 46,4 milliarder kroner (49,7 milliarder kroner) med en egenkapitalprosent på 26,9 (26,6). Den vedtektsdefinerte egenkapital i prosent av summen av egenkapital og netto rentebærende gjeld utgjorde 39,4 prosent (40,6 prosent) per 31.12.2021.

Med bakgrunn i utviklingen i rentemarkedene og andre forhold, er egenkapitalen belastet med 924 millioner kroner etter skatt per 31.12.2021 gjennom utvidet resultat. Hoveddelen av dette er negativt estimatavvik ved beregning av pensjonsforpliktelser.

Per 31.12.2021 utgjorde konsernets likviditetsreserve 6 957 millioner kroner fordelt på 2 657 millioner kroner i bankinnskudd og 4 300 millioner kroner i ubenyttede trekkrettigheter.

Basert på prognoser og beregnet nåverdi av estimert fremtidige kontantstrømmer, er årsregnskapet utarbeidet under forutsetning om fortsatt drift. For ytterligere detaljer henvises det til note 10 i regnskapet

ØKONOMI OG FINANS AVINOR AS

Morselskapet Avinor AS hadde i 2021 8 314 millioner kroner (7 365 millioner kroner) i driftsinntekter med et resultat etter skatt på 435 millioner kroner (minus 486 millioner kroner).

Med basis i verdivurderinger (se note 10) ble verdien av aksjene i Avinor Flysikring AS nedskrevet med 620 millioner kroner.

Morselskapets balanse per 31.12.2021 utgjorde 44 307 millioner kroner (48 256 millioner kroner) med en egenkapitalandel på 29,6 prosent (27,2 prosent).

Avinor AS hadde i 2021 en kontantstrøm før endring av gjeld på 74 millioner kroner (minus 1 128 millioner kroner). Samlet rentebærende gjeld per 31.12.2021 utgjorde 22 948 millioner kroner (27 663 millioner kroner).

RISIKOFORHOLD

Risikoer relatert til flytrafikkvolum

Avinors trafikkinntekter påvirkes av endringer i geopolitiske forhold, ruteoppsett, passasjerutvikling og andre faktorer utenfor konsernets kontroll. Det er ikke etablert særskilte kontrakter med flyselskapene som bruker Avinors lufthavner og det er derfor ikke noen forpliktelser for flyselskapene til å opprettholde et bestemt trafikkvolum.

Et fåtall flyselskap står for en vesentlig del av trafikkvolumet på Avinors lufthavner. Vesentlige forretningsmessige beslutninger eller finansielle vanskeligheter relatert til disse flyselskapene, vil kunne ha en vesentlig finansiell effekt for Avinor.

Avinor har en høy andel faste kostnader som i liten grad varierer med endringer i trafikkvolum og kapasitetsutnyttelse. Konsernets inntjening og finansielle verdi er derfor påvirket av endringer i trafikkvolumet.

Inntekter fra tjenester og tilbud til passasjerene har en sentral betydning i konsernets finansiering. Endringer i trafikkvolum vil ha en direkte effekt på omfanget av disse inntektene.

Koronapandemien og usikkerheten knyttet til både varighet og mer langsiktige konsekvenser av denne påvirker konsernets inntekter og verdien av konsernets eiendeler. Krigen i Ukraina øker usikkerheten rundt disse anslagene ytterligere.

Risikoer knyttet til investeringsaktiviteter

Konsernet har et kontinuerlig investeringsprogram for å vedlikeholde og tilpasse infrastruktur i lufthavn- og flysikringsvirksomheten. Innebygget prosjektrisiko, endringer i finansielt klima, prisstigning og politiske føringer kan påvirke det finansielle grunnlaget for disse investeringene og dermed konsernets finansielle stilling.

Det er teknisk, økonomisk og regulatorisk risiko knyttet til utviklingsprosjekter.

Kredittrisiko

Konsernet har kredittrisiko mot flyselskapene og virksomhet relatert til disse. Det er en risiko, for at flyselskapene ikke kan oppfylle sine forpliktelser. Mislighold blant flyselskapene vil kunne ha effekt på konsernets virksomhet, finansielle stilling og driftsresultat.

Konsernet har retningslinjer for å minimere tap. Det er ikke stilt garantier for forpliktelser som ikke tilhører selskap i konsernet.

Finansiell risiko

Valutarisiko

Konsernet er eksponert for risiko knyttet til verdien av norske kroner mot andre valutaer gjennom inntekter, utgifter og finansiering i utenlandsk valuta. Eksponering mot euro er av størst betydning.

Underveisinntektene er i euro, mens enkelte av konsernets innkjøpskontrakter inngås i utenlandsk valuta. I tillegg er konsernets finansiering utsatt for valutarisiko ettersom en betydelig andel av konsernets langsiktige finansiering er i euro.

Konsernets samlede valutarisiko er delvis redusert gjennom at både konsernets inntekter og kostnader er gjenstand for samme valutarisiko, samt gjennom valutasikring av, av konsernets langsiktige gjeld i fremmed valuta.

Renterisiko

Konsernet er eksponert for renterisiko gjennom sine finansielle aktiviteter.

Likviditets- og finansieringsrisiko

Får å kunne innfri finansielle forpliktelser ved forfall er Avinor avhengig av ekstern finansiering av utviklingsplaner og prosjekter, samt for å refinansiere eksisterende gjeld. Det kan i perioder være usikkerhet knyttet til kapitalmarkedenes tilgjengelighet og prising. For Avinor har imidlertid ikke det vært en utfordring til nå.

Sikring

Finansielle sikringsinstrumenter benyttes 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 i den grad det ikke benyttes sikringsbokføring kunne ha resultat effekt. Ved plassering av konsernets overskuddslikviditet vektlegges utsteders soliditet og plasseringens likviditet. Konsernets likviditetsbeholdning er plassert i bank på forhandlede vilkår.

Regulatorisk risiko

Avinors drift er innrettet 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, krav til beredskap, nivå på luftfartsavgifter og samfunnspålagte oppgaver for andre sektorer. Omfang og innretning av sektorpolitiske føringer kan endre seg over tid.

NY LUFTHAVN I BODØ

Det er i statsbudsjettet for 2022 omtalt forslag til finansieringsplan ny lufthavn i Bodø for å få mer plass til byutvikling. Prosjektgjennomføring er avhengig av at finansieringen kommer endelig på plass. Det er lagt opp til en finansiering av utbyggingen basert på en deling mellom Staten, Bodø kommune og Avinor. Den nye lufthavnen vil isolert ikke være økonomisk lønnsom for Avinor og innebærer en finansiell risiko. Omfanget av risikoen vil være avhengig av Avinors andel av finansieringen og i hvilken grad Avinor kan hensynta effekten ved beregning av flyavgifter. På grunn av Avinors svekkede finansielle soliditet som følge av pandemien samt usikre fremtidsutsikter, vedtok konsernstyret i januar 2022 å utsette beslutning om utbygging av ny lufthavn i Bodø med ett år.

PENSJON

Fra 1. januar 2019 ble konsernets ytelsesbaserte offentlige pensjonsordning lukket, og ansatte etter denne tid meldes inn i en privat innskuddsbasert ordning. Ca. 45 prosent av ansatte per 1. januar 2019 gikk over til ny ordning. Fra og med 1. januar 2020 ble den offentlige pensjonsordningen endret for alle født etter 1962, til en ordning mer lik en privat innskuddsordning. Alle født etter 1962 som fortsatt er medlem av den offentlige ordningen og alle som per 1. januar 2019 gikk over til ny privat ytelsesordning har fått en oppsatt rettighet basert på den gamle ordningen.

Endret pensjonsordning, med ikrafttredelse 1. januar 2020, inneholder ikke fullstendige bestemmelser om ny AFP-ordning eller nye regler for særalderspensjon.

Det er finansiell og regulatorisk risiko knyttet til beregnede pensjonsforpliktelser, hvor mindre endringer i forutsetninger vil kunne ha stor effekt for konsernets egenkapitalandel.

MILJØFORHOLD

Luftfart påvirker både det lokale og globale miljøet. Den lokale miljøpåvirkningen fra luftfart er primært relatert til flystøy, luftkvalitet og vann- og grunnforurensning, mens den globale påvirkningen primært er knyttet til klimagassutslipp.

Luftfartens klimagassutslipp svekker bransjens omdømme og vil kunne påvirke nasjonale og internasjonale rammebetingelser, samt reiseaktivitet.

Avinor har over tid iverksatt tiltak for å redusere klimagassutslipp fra egen drift, og er en pådriver for å redusere klimagassutslipp fra flytrafikken. Det gjøres også vurderinger knyttet til myndigheters og andre interessenters forventninger til Avinors arbeid med og rapportering på bærekraft/ESG, blant annet med henblikk på EUs taksonomi og Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD).

Lufthavnene har utslippstillatelser som stiller krav til risiko-vurderinger for akutt forurensning med fare for skade på ytre miljø. Det arbeides løpende med å redusere risikoen for miljø-skadelige hendelser, samtidig som det gjennomføres kartlegging og opprydding av tidligere forurensning. Det er avdekket miljø-skadelige tilsetningsstoffer (PFAS) i brannskum som er spredt til miljøet rundt lufthavnene. Framtidige oppryddingskostnader er avhengig av myndighetskrav, tiltaksmetoder, mengder og priser. Miljødirektoratet har kommet med pålegg om tiltak og tiltaksplaner på enkelte lufthavner og har informert om forventninger til opprydding på de resterende lufthavnene. Det henvises til note 20 for en nærmere beskrivelse.

EFSA (EUs mattrygging organ) har kommet med nye strengere grenseverdier for PFAS. Norske myndigheter vurderer hva dette vil bety for videre håndtering av PFAS forurensninger i Norge. Det er risiko for at Miljødirektoratet vil stille strengere krav til opprydding på Avinors lufthavner og at mer forurensning enn det som tidligere er signalisert må håndteres.

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 er relevant. 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 er relevante. 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 dokumentet 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.lovdatabase.no. Oslo Børs' regelverk er tilgjengelig på www.oslobors.no.

For nærmere omtale av foretaksstyring i Avinor henvises til kapitlet «Eierstyring og selskapsledelse».

BÆREKRAFT

Avinors arbeid med bærekraft bygger på forventningene som stilles til arbeid med samfunnsansvar i Avinors vedtekter, regnskapsloven og statens eierskapsmelding (Meld. St. 8 2020-2020). Avinor legger OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv til grunn for sitt arbeid med bærekraft, og sluttet seg i 2014 til UN Global Compact. Fra 2022 rapporterer Avinor også i henhold til EUs taksonomi. Arbeidet inkluderer ivaretagelse av menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og sosiale forhold, ytre miljø og bekjempelse av korrupsjon. De fleste av FN's bærekraftsmål er i tråd med Avinors definerte mål for bærekraft og samfunnsansvar. I særlig grad gjelder dette bærekraftsmål nummer 9 om innovasjon og infrastruktur og bærekraftsmål nummer 13 om å stoppe klimaendringene.

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

FORSKNING OG UTVIKLING

I Avinors nye strategi er det satt en ambisjon om å være kundedrevet og innovativ gjennom partnerskap med andre. Konsernet har flere samarbeidsprosjekter både nasjonalt og internasjonalt.

Samtidig pågår flere innovasjonsprosjekter knyttet til mer effektiv lufthavndrift, miljø, IT og digitalisering.

Som en del av Avinors arbeid med bærekraft, ses det for kommende år også på mulighetene for nye prosjekter innenfor bærekraft og klima.

PERSONAL OG ORGANISASJON

Ved utgangen av året var det 2744 fast ansatte i konsernet. Gjennomsnittsalderen for ansatte i konsernet er 47,5 år. Kvinneandelen blant fast ansatte er 21,4 prosent. Antallet kvinner i ledende stillinger er 25 prosent. 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.

Konsernledelsen vedtok i desember 2021 overordnede prinsipper for likestilling og mangfold og mot diskriminering. Avinor ønsker et mangfold i ansattgruppene som i større grad enn i dag speiler våre kunder. Det legges vekt på at ansatte skal ha like muligheter i konsernet, og at diskriminering ikke forekommer blant annet uavhengig av kjønn, alder, funksjonsevne, etnisitet eller kulturell bakgrunn. Avinor har systematiserte prestasjons-samtaler som skal sikre en nøytral lønns- og karriereutvikling. Medarbeiderundersøkelser bekrefter at ansatte opplever like muligheter. Engasjementet i konsernet er høyt.



Arbeidet med kostnadsutt i hele konsernet er videreført fra 2020. Trafikksituasjonen har tilsagt at det har vært mindre bruk av permitteringer i 2021 enn i 2020. I 2021 har det vært gjennomført et arbeid for å omorganisere konsernet for å møte fremtidige behov. Det er dialog med tillitsvalgte både ved løpende drift og større endringsprosesser.

Som sikkerhetsorganisasjon er Avinor avhengig av å ha rett kompetanse og god oversikt over kompetansebeholdningen til enhver tid. Oppfølgingen av dette er avhengig av god støtte fra konsernets IT-systemer. I 2021 byttet Avinor både lærings- og kompetansesystem. Overgang til nye system har vært krevende, og det er opprettet et support-team for å bistå lufthavnene i perioden fremover mens det jobbes parallelt med tiltak for å forbedre systemene.

Avinor har i 2021 gjennom, digitale samlinger, videreført opplæring i Office 365 hvor særlig samhandlingsverktøyet Teams har stått i fokus. Som følge av pandemien har kompetansen på digital samhandling økt betydelig i alle deler av selskapet gjennom 2020 og 2021.

Avinor har 2021 iverksatt et mentorprogram med 11 mellomledere som deltakere. Det ble gitt støtte til 20 medarbeidere for å følge deltidsstudium i luftfartsledelse ved Nord universitet. Videre er det lagt til rette for at alle ansatte tilgang til digital utvikling gjennom relevant kurstilbud gjennom Digital Norway. Gjennom Digital Norway deltar Avinor blant annet i forum for livslang læring.

Avinor er opptatt av et Inkluderende Arbeidsliv (IA) og legger vekt på å hindre utstøting fra arbeidslivet. Det tilrettelegges spesielt for ansatte som på grunn av sykdom eller andre forhold ikke lenger fyller fysiske og medisinske krav.

Sykefraværet i 2021 var 4,7 prosent.

Det har vært jobbet aktivt med å følge opp brudd på arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven. I konsernet totalt ser man likevel en økning i antall brudd på arbeidstidsbestemmelsene, noe som følges opp.

FRAMTIDSUTSIKTER OG RAMMEBETINGELSER

Koronapandemien har satt hele luftfartsbransjen i en unntakstilstand. Hovedfokuset i Avinor har vært å sikre kontinuitet og løpende drift under koronapandemien. Driften har vært tilpasset redusert trafikkvolum. Avinor forventer en gradvis økning i trafikken fra 2022 og utover. Det er imidlertid fortsatt stor usikkerhet med hensyn til prognosene for flytrafikken.

Krigen i Ukraina (2022-hendelse) øker usikkerheten i prognosene for reiseaktivitet og overflygningsinntekter over norsk luftrom.

Pandemiens varighet og ringvirkninger, samt økt fokus på klima og bærekraft, kan medføre varige endringer i folks reisevaner. Konsernets strategiske prioriteringer, herunder nivået

på driftskostnader og investeringer, vil bli tilpasset et langsiktig situasjonsbilde for luftfarten. Gjennom ajourført konsernstrategi arbeides det med å tydeliggjøre hvilke mål og ambisjoner Avinor skal jobbe mot i perioden 2022–2025. Målet er å sikre konsernets finansielle soliditet på kortere og lengre sikt.

Mobilitet og effektiv lufttransport er sentralt for samfunnsutviklingen og avgjørende i utviklingen av norsk reise- og næringsliv. Ny teknologi vil endre luftfarten slik vi kjenner den i dag. Avinors samfunnsoppdrag innebærer at konsernet skal legge til rette for videre utvikling og forventede endringer i flytrafikken.

Avinor er bevisst de utfordringene konsernet står overfor når vekst og klimagassutslipp skal forenes i bærekraftig verdiskaping. Luftfarten skal bidra til utvikling 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.

Behovet for styrking av egenkapital og likviditet blir sentralt både i Avinors konsernstrategi og tiltaksplaner fremover. Avinor har løpende dialog med eier om tiltak for å styrke konsernets likviditet og egenkapital I tillegg til egne tiltak innenfor drift og investeringer.

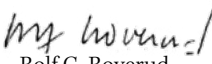
Krigen i Ukraina har så langt hatt begrensede operasjonelle konsekvenser for Avinor. På sikt kan en kombinasjon av utrygghet, redusert kjøpekraft, energikrise og økonomisk nedgangstid medføre både lavere trafikk og mindre inntekter. Avinor følger situasjonen tett og analyserer tenkelige utfordringer og situasjoner.

Styret takker alle ansatte og samarbeidspartnere for god innsats i 2021.

Oslo, 4. april 2022
Styret i Avinor AS

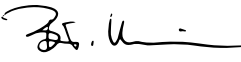

Anne Carine Tanum
Styrets leder


Ola H. Strand
Nestleder


Rolf G. Roverud


Eli Skrøvset


Linda Bernander Silseth


Bjørn Tore Mikkelsen


Heidi Anette Sørum


Olav Aadal


Abraham Foss
Konsernsjef



Bærekraftig verdiskaping

Avinors samfunnsoppdrag innebærer at konsernet skal legge til rette for videre utvikling og forventet vekst i flytrafikken. Men dette skal ikke komme i strid med nasjonale klimamål og internasjonale klimaforpliktelser.

Avinor har lenge vært bevisst de utfordringene konsernet står overfor når vekst og klima skal forenes i bærekraftig verdiskaping. Luftfarten skal bidra til utvikling 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.

EU-kommisjonens grønne agenda «European Green Deal» gir tydelige politiske føringer og det forventes betydelig miljø- og klimaoppmerksomhet også på luftfartsområdet. Det er en klar dreining fra ensidig vektlegging av luftfartens betydning for økonomisk vekst og konkurransekraft i Europa til å også fokusere på bærekraft og klima.

Luftfarten er fundamental for Norges utvikling. Derfor har Avinor sammen med flyselskapene, Luftfartstilsynet og andre aktører i luftfarten over flere år vært en aktiv bidragsyter i nasjonalt og internasjonalt klimaarbeid. Elektrifisering av luftfarten og økt bruk av bærekraftig flydrivstoff er sentrale elementer i dette arbeidet. En samlet næring stiller seg bak en klar målsetting om at norsk luftfart skal være fossilfri innen 2050.

Avinor har også bidratt i arbeidet med bærekraftstrategien til ACI (Airport Council International), som er lufthavnenes internasjonale bransjeorganisasjon. Arbeidet med denne strategien ble slutført i 2019. Den inneholder blant annet konkret veiledning og anbefalinger til lufthavnene om hvordan de kan bidra til å nå bransjens klimamål om karbonnøytral vekst.

VESENTLIGHETSVURDERINGER

Vesentlighetsvurderinger handler om å vurdere hvilke oppgaver som er viktige, og prioritere mellom disse. Det er avgjørende å prioritere innsatsen der den gir mest effekt, for både samfunnet og selskapet – gitt Avinors oppdrag.

Avinors vesentlighetsvurderinger skjer først og fremst i tilknytning til revideringen av konsernets strategiplaner. Dette arbeidet involverer eier, styre, konsernledelse og ansatte, i tillegg til Avinors viktigste interessenter. Det har høsten 2021 blitt jobbet med en ny strategi for konsernet for perioden 2022-2025. Denne rulles ut fra våren 2022.



Hovedområdene i Avinors nye konsernstrategi er som følger:

- Bærekraftig utvikling
- Utvikling av eksisterende og nye inntekter
- Data og digital infrastruktur
- Organisasjon, kompetanse og kultur

Som en del av strategiarbeidet har det også blitt etablert en ny visjon for Avinor, som understreker vesentligheten av bærekraft for Avinor og norsk luftfart i fremtiden:

Vi binder Norge og verden sammen gjennom bærekraftig luftfart.

Avinors mål og tiltak reflekteres i konsernets virksomhetsstyring – der mål og tiltak er utformet - og systematisk blir fulgt opp av konsernledelsen og styret.

INTERESSENTIALOG

God dialog 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 prioriteringer som tjener våre interessenter og samfunnet på best mulig måte.

For å forstå og kartlegge hvilke verdiskapende faktorer som er mest vesentlige for Avinors interessenter, blir det jevnlig arrangert dialogmøter. Det blir gjennomført større interessent- eller vesentlighetsanalyser, sist i tilknytning til arbeidet med konsernets strategiplan for perioden 2018-2023. Det blir også jevnlig gjennomført markeds- og kundeanalyser.

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

Dialogen på politisk nivå skjer i hovedsak via Avinors eier, Samferdselsdepartementet, samt på Stortinget gjennom Transport- og kommunikasjonskomiteén, i samråd med Samferdselsdepartementet. Interessentdialogen på politisk nivå og på myndighetsnivå foregår i hovedsak i faste møter, i regi av styret og konsernledelsen. Det er også omfattende dialog med politisk og administrativ ledelse lokalt - på kommune- og fylkesnivå. Avinor arbeider kontinuerlig med å styrke 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. I 2021 har også trygg smittehåndtering stått høyt på agendaen og fortsetter å gjøre det inn i 2022.

Dialogen med Avinors leverandører av varer og tjenester skjer dels i formelle møter, gjennom forhandlinger og gjennom kontraktsoppfølging. Det er særlig oppmerksomhet på konkurransegrunnlag, malverk og føringer knyttet til prosess og leveranse. Arbeidet mot korrupsjon og sikring av at arbeidsforhold er i tråd med universelle menneskerettigheter og 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 BÆREKRAFT

Avinor har gjennom sine vesentlighetsvurderinger og interessentdialogen identifisert fire hovedområder som prioriteres i arbeidet med bærekraft:

- Oppfylle samfunnsoppdraget: Sikre hele Norge gode luftfartstjenester på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte
- Være en pådriver i og tilrettelegger for arbeidet for en bærekraftig luftfart
- Være en profesjonell og god arbeidsgiver
- Sikre bærekraftig økonomi og ansvarlig forretningsførsel

RAPPORTERING AV BÆREKRAFT

Avinor følger OECDs retningslinjer for et ansvarlig næringsliv og de ti prinsippene til FNs Global Compact i arbeidet med bærekraft. Disse er igjen basert på FNs menneskerettighetserklæring, ILOs konvensjoner om grunnleggende rettigheter i arbeidslivet, Rio-erklæringen og FNs konvensjon mot korrupsjon. Foreliggende rapport er utarbeidet i henhold til prinsippene i Global Reporting Initiative (Standards/Core).

FNs bærekraftmål

FN vedtok i 2015 nye bærekraftmål fram mot 2030. De 17 målene og 169 delmålene, som berører de fleste samfunnsområder, ser miljø og klima, økonomi og sosial utvikling i sammenheng. De fleste av FNs bærekraftmål er i tråd med Avinors egne definerte mål for bærekraft. I særlig grad gjelder dette bærekraftmål nummer 9 om innovasjon og infrastruktur og bærekraftmål nummer 13 om å stoppe klimaendringene. I oversikten over mål og resultater på s. 62–64 er det dokumentert hvordan Avinors egne mål henger sammen med noen flere av FNs bærekraftmål.

Fra 2022 vil også EUs taksonomi og CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) påvirke Avinors bærekraftrapportering.

Konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt har ansvar for oppfølging og rapportering på Avinors arbeid med bærekraft. Arbeidet med de enkelte temaene skjer i linjen og i de ulike fagmiljøene.



Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester

Sikker og stabil drift er grunnlaget for Avinors virksomhet. I nært samarbeid med flyselskapene og øvrige partnere skal norsk luftfart videreutvikles på viktige områder som klima, kapasitet og konkurransekraft.

Avinor sikrer finansiering og drift av et nettverk av små og store lufthavner i hele landet. Samtidig prioriterer konsernet viktige initiativ for å sikre en bærekraftig utvikling av norsk luftfart. Avinor ser dette som en viktig del av samfunnsoppdraget.

BIDRA TIL BÆREKRAFTIG VEKST FOR LANDET OG REGIONENE

Frem til pandemiåret 2020 har nordmenns flyvaner har vært relativt stabile, med i snitt én innlands- og én utenlandsreise tur/retur. Siden pandemiens utbrudd i mars 2020, har reisemønsteret beveget seg i takt med smittetrykk og reiserestriksjoner. Gjennom pandemien har Avinor bidratt med å opprettholde et rutenett i tett samarbeid med departementet og flyselskapene. Selv om vi fortsatt er på et relativt lavt nivå trafikkmessig, anser Avinor at potensialet for økt innkommende flyturisme på sikt er stort, noe som gir store positive ringvirkninger fordi flyturistene bruker mye penger i Norge. Hovedtyngden av utlandstrafikken foregår via Oslo lufthavn. En del kommer også inn via ruter direkte til og fra andre deler av landet. Nye ruter har bidratt til økning i innkommende turisme, og er også viktig for utvikling av næringslivet regionalt. Avinor posisjonerer seg for å bygge opp trafikken og rutenettet igjen, noe som er et viktig tiltak for å gjenoppbygge vekst og arbeidsplasser i hele landet etter pandemien.

Frakt har hatt en jevn økning gjennom hele pandemien. Dette er hovedsakelig drevet av stor global etterspørsel etter fersk norsk sjømat og en sterk vekst i e-handel. Oslo lufthavn er blant svært få lufthavner i Europa som har klart å øke den generelle fraktkapasiteten gjennom hele pandemien.

SKAPE VERDIFULLE OPPLEVELSER FOR PASSASJERER OG BESØKENDE

Gode opplevelser er viktig for passasjerene
Gode opplevelser og et godt etterlatt inntrykk bidrar til at passasjerene fortsetter å øke sin reiseaktivitet mot den nye normalen. Et veltilpasset service- og tjenestetilbud til de reisende er sentralt for finansieringen av lufthavnene. Kommersielle inntekter fra aktiviteter på og ved flyplassene utgjør normalt over halvparten av konsernets inntektsgrunnlag og er avgjørende for at Avinor skal kunne løse samfunnsoppdraget på en god og forutsigbar måte.

Styrket oppmerksomhet på en trygg og enkel reise
De siste årene har Avinor prioritert passasjerenes reiseopplevelser høyt, både gjennom de funksjonelle aspektene ved reisen og det kommersielle tilbudet på flyplassene. Trygghet, stabilitet og en enkel reise er et fundament passasjerene lenge har forventet, og som har vært levert av flyplassene og sentrale funksjoner på en god måte.

Under pandemien ble den opplevde tryggheten utfordret med nye forventninger til godt smittevern, og det oppsto et stort informasjonsbehov hvor passasjerene måtte forholde seg til nye regler, retningslinjer og redusert tilbud av tjenester. Fokuset under pandemien har derfor vært å sikre opplevelsen av trygghet i form av smittevern, samt å informere passasjerene løpende gjennom digitale kanaler og kundeservice om hvordan de skulle forholde seg på reisen. Avviksmeldinger og annen informasjon på nettsidene og i sosiale kanaler har blitt oppdatert kontinuerlig, i tillegg til fysisk og digital informasjon på flyplassene. Avinor har likevel mottatt 3-4 ganger flere henvendelser per passasjer enn normalt, som viser at reiserestriksjoner, smitteverntiltak og endring i tjenestetilbudet har vært vanskelig for passasjerene å forholde seg til. Med økt oppmerksomhet på trygge reiser og et redusert tjenestetilbud, har arbeidet med passasjerenes reiseopplevelser blitt tonet noe ned under pandemien.

Godt resultat på Airport Service Quality (ASQ)
Spørreundersøkelsen ASQ (Airport Service Quality) er en verdensomspennende undersøkelse som gir flyplassene konkrete tilbakemeldinger på passasjerenes tilfredshet innenfor flere kategorier. Med rundt 350 flyplasser fra hele verden som deltar i undersøkelsen er dette et godt verktøy for å måle Avinors prestasjoner opp mot andre flyplasser. Avinor gjennomførte denne undersøkelsen på våre fire største flyplasser. Av hensyn til smittevern og svært få passasjerer ble undersøkelsen satt på pause i store deler av 2020, men har blitt gjennomført i hele 2021.

Sammenliknet med 2019 som var det siste «normale» året gikk den overordnede tilfredsheten på Avinors flyplasser, vektet etter antall passasjerer, noe ned fra 4,17 (av maksimalt 5) i 2019 til 4,12 i 2021. Nedgangen var størst på Oslo lufthavn med -0,09. Bergen og Stavanger var relativt uforandret med hhv. -0,05 og -0,02, mens Trondheim hadde en god oppgang på +0,21. Totalt sett lå Avinors flyplasser som helhet litt under gjennomsnittet i Europa.

Disse kundene mottar nyhetsbrev fra Avinor hver måned, med oppdaterte reiseråd, tips og informasjon om kommersielle tilbud. Nyhetsbrevene tilpasses med bakgrunn i hvilken flyplass kunden bor nærmest. Responsen på nyhetsbrevene bekrefter at våre kunder er interessert i informasjon og tilbud fra Avinor, og ønsker en relasjon utover det de opplever på selve flyplassen.

All digital passasjerkommunikasjon i Avinor er i henhold til gjeldende personvernlovgiving.

Avinor i sosiale medier

Avinor jobber daglig med å dele reiserelatert informasjon og tips til passasjerene på sosiale medier med informativt innhold som bygger kunnskap og skaper underholdning for de som følger oss. Oslo lufthavns Facebook-side hadde ved årsskiftet 2020/2021 mer enn 183 000 følgere, og er den største sosiale kanalen i konsernet. Henvendelser fra passasjerer gjennom sosiale kanaler besvares fortløpende. Aktivitet og kundeservice på sosiale medier bidrar til å skape en enklere reise for passasjerene.

Avinors sponsorstøtte

Avinors sponsorbidrag går i hovedsak til lokale fritidsaktiviteter, sosiale tiltak og idrett blant barn og ungdom i lufthavnenes nær-områder. Hver enkelt lufthavn har i tillegg lokale avtaler med lag og organisasjoner i nærmiljøet i forbindelse med retur av pant.

Ved hovedkontoret i Oslo samarbeider Avinor med Kirkens Bymisjon gjennom prosjektet «Nabosamarbeid i Bjørvikva». Det er også egne aktiviteter for barn og ungdom i regi av Kirkens Bymisjon, der ansatte i Avinor deltar. Årets julegave 2021 gikk til Bymisjonen, samtidig som samarbeidet med dem ble forlenget i ytterligere to år.

Avinor støtter TV-aksjonen hvert år. Miljøorganisasjonene Zero og Bellona mottar økonomisk støtte fra Avinor og gir Avinor faglig bistand, blant annet til arbeidet med utvikling av bærekraftig drivstoff og elektrifiserte fly.

UTVIKLE ET KONKURRANSEDYKTIG SELSKAP

Avinor drifter og utvikler et landsomfattende nettverk av lufthavner under utfordrende værmessige og topografiske forhold. Sikker, stabil og effektiv drift har alltid førsteprioritet. Samtidig må virksomheten kontinuerlig utvikles for å møte krav og forventninger fra eier, myndigheter, flyselskaper, passasjerer og omgivelsene rundt lufthavnene. Et stadig sterkere fokus på bærekraft, samtidig med behov for økt effektivisering, og ikke minst konsekvensene av pandemien stiller store krav til planlegging på kort og lang sikt.

Videreutvikler Oslo lufthavn

Trafikken til og fra Oslo lufthavn ble i 2021 kraftig påvirket av Covid-19. Trafikkbortfallet i antall passasjerer var på 67 prosent sammenliknet med 2019. 9,4 millioner passasjerer reiste til og fra landets hovedflyplass i 2021, mot 28,6 millioner i 2019. Antallet kommersielle flybevegelser i 2021 (alle avganger/ankomster med rute-, charter- og fraktfly) var 118 712. Det er en nedgang på 51 prosent fra normalåret 2019.

Gjennom året har driften av Oslo lufthavn derfor blitt kraftig påvirket, og deler av terminalen har som resultat blitt midlertidig stengt. Lufthavnen har også gått over til énbanedrift som følge av det vesentlige bortfallet av trafikk. Avinor vil fortsette arbeidet med å sikre og videreutvikle Oslo lufthavn som et viktig nasjonalt og internasjonalt knutepunkt. Oslo lufthavn fortsetter å være et viktig nasjonalt og internasjonalt knutepunkt som Norges hovedflyplass.

En viktig del av Avinors samfunnsoppdrag er å sørge for å gi norsk næringsliv og privatpersoner de samme muligheter for effektiv og konkurransedyktig transport som land det er naturlig å sammenligne seg med. Det er et mål å tilrettelegge for økt frakt til og fra Oslo lufthavn, som en viktig forutsetning for norsk næringsliv i årene fremover. Norge har det sterkeste innenriksmarkedet i Norden og dette er et godt grunnlag for flere internasjonale ruter, som er viktig både for passasjerene og næringslivet. Det er et mål at flest mulig passasjerer skal kunne nå sin endelige destinasjon så enkelt og effektivt som mulig.

Et uavhengig utvalg skal opprettes av samferdselsdepartementet. Avinor tar dette til etterretning og forutsetter at vi blir involvert på ekspertnivå når prosessen starter. For Avinor er det viktig at man i utredningen legger til grunn Oslo lufthavns funksjon som nasjonalt trafikk-knutepunkt.

Første oktober 2018 startet arbeidene med utbyggingsprosjektet «Utvidelse Non-Schengen Øst» på Oslo lufthavn og arbeidet er i rute til å åpne før sommertrafikken starter for alvor i 2022. Prosjektet omfatter et bygg på omkring 30 000 kvadratmeter knyttet til østre del av terminalen. Den nye terminaldelen vil kunne håndtere om lag 8 millioner passasjerer i året og vil være et viktig tilskudd i å ta unna trafikkveksten prognosene viser vil komme utenfor Schengen

Oslo lufthavn er snart 25 år og flere systemer nærmer seg slutten av sin levetid og må derfor skiftes ut eller moderniseres. Konsernstyret besluttet i oktober 2020 at det pågående forprosjektet for utskifting av det eldste bagasjeanlegget ved Oslo lufthavn skulle forseres, grunnet lavt trafikkvolum. En slik forsering gjør det mulig å ferdigstille utskiftningen to år raskere enn planlagt og gjennom det gir det Avinor en estimert kostnadsbesparelse for hele bagasjeprosjektet på 700 millioner kroner. Gjennom 2021 er gammelt bagasjeanlegg frakoblet, demontert og revet. Forprosjektet er nå i sin avsluttende fase, og beslutning om bygging vil fattes ila sommeren 2022.

Nye Bodø lufthavn

I forbindelse med Forsvarets nedlegging av Bodø flystasjon vil Avinor bygge en ny lufthavn sør for dagens lufthavn og frigjøre store arealer til byutvikling. Utbyggingen av en ny lufthavn gjennomføres som programsamarbeid mellom Bodø kommune, Avinor og Forsvarsbygg. Flyttingen av lufthavnen er omtalt i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033. Her gikk staten inn for at prosjektet skulle gjennomføres og at finansieringen av den nye lufthavnen skulle deles mellom staten, Avinor AS og lokale bidrag. Det ble gjennomført kvalitetssikring (KS2) av forprosjektet og finansieringsmodellen i 2021 etter Finansdepartementets retningslinjer. Stortinget vedtok rammene for prosjektet i statsbudsjettet for 2022. Det innebærer et styringsmål inkludert tomtekostnader (P50) på 5,6 mrd. kr og en kostnadsramme (P85) på 6,6 mrd. kr.

Videre tilrås anbefalingene til finansieringsmodell fra KS2. Avinors andel er ut fra dette beregnet til 2,2 mrd. kr (P50). I tillegg skal Avinor dekke standard projektrisiko på opp mot 1,0 mrd. kroner. Det ble også vedtatt en statlig bevilgning til Avinor for 2022 på 200 mill. kr til videre planlegging.

I tillegg til kostnader for den nye lufthavnen vil det også være følgekostnader til en ny base for den statlige redningshelikopter-tjenesten, ny tilførselsvei til lufthavna, private aktørers behov, Forsvarets behov på ny lufthavn samt Forsvarets merkostnader ved håndtering av miljøforurensning i grunnen.

Fremdriftsplanen la tidligere til grunn et utbyggingsvedtak i Avinor i første kvartal 2022 og at ny lufthavn kunne være ferdig tredje kvartal 2028. Etter snart to år med pandemi står Avinor i en alvorlig økonomisk situasjon, og det er fortsatt stor økonomisk usikkerhet om fremtiden. Prosjektets størrelse, ansvaret Avinor har for luftfarten i hele landet, og den kritiske økonomiske situasjonen selskapet står i gjør at Avinor har utsatt utbyggingsvedtaket for ny lufthavn i Bodø med 12 måneder. Det betyr at ny lufthavn kan stå ferdig siste halvdel av 2029.

Øvrige lufthavner

Arbeidet med ny terminal i Tromsø startet i mai 2021 forventes ferdigstilt desember 2023. Prosjektet vil gi en utvidelse av

kapasiteten på 2,7 millioner passasjerer og det vil gi utenlandsreisende bedre reiseopplevelser når de kommer til Tromsø. Prosjektet har en kostnadsramme på 1 mrd.

7. oktober 2021 ble forlengelsen av rullebanen i Kirkenes tatt i bruk. Rullebanen på Kirkenes hadde en lengde på 1605 meter og dette førte til begrensninger om vinteren. Forlengelsen har gitt bedre operative forhold, økt sikkerhet og færre overflyvninger. Med dette har flyplassen fått økt setekapasitet og kapasitet til frakt og er blitt bedre tilrettelagt for turisttrafikken.

Avinor har av Samferdselsdepartementet fått i oppdrag å planlegge og bygge nye lufthavn i Mo i Rana. Den nye lufthavna vil erstatte dagens lufthavn på Røsvoll og kunne ta imot de jetflyene som benyttes på norske ruter i dag.

Avinor gjennomførte som en del av arbeidet med Nasjonal Transportplan (NTP) 2022–2033 er Konseptvalgutredning for fremtidig lufthavnløsning i Hammerfest og anbefalte en løsning med bruk og videreutvikling av dagens lufthavn. Samferdselsdepartementet gjennomførte senere en Kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) som støttet Avinors konklusjon.



Avinor gjennomførte i samarbeid med Statens vegvesen og som innspill til NTP 2022 – 2033 en utredning av fremtidige mulige transportløsninger i Lofoten, Ofoten og Vesterålen. Den anbefalte løsningen var å bygge ny veg mellom Svolvær og Leknes for deretter å bygge ny stor lufthavn i Leknes som erstatning for dagens lokale lufthavner i Leknes og Svolvær.

Forsvaret besluttet i 2012 å legge ned jagerflybasen i Bodø og opprette en ny base på Ørland lufthavn og en fremskutt base for det nye jagerflyet F-35 på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Forsvaret har også besluttet å legge ned basen for Orion overvåkningsfly på Andøya lufthavn, Andenes og plassere de nye P8 Poseidon overvåkningsflyene på Evenes. Avinor arbeider sammen med Forsvaret med planleggingen av den fremtidige driften av Evenes Harstad/Narvik lufthavn og Andøya lufthavn.

Andøya lufthavn har i dag både sivil rutedrift og militær flyaktivitet. Etter at basen for overvåkningsflyene legges ned vil forsvaret fortsatt ha behov for å benytte Andøya lufthavna som beredskapsbase. Avinor arbeider med å finne en fremtidig løsning for bruken av lufthavna som ivaretar det sivile reisebehovet og Forsvarets beredskapsbehov.

Driften ved Fagernes lufthavn ble formelt lagt ned 1. juli 2018 og Stortinget vedtok senere at Avinor kan selge Fagernes lufthavn gjennom en åpen anbudsrunde. Det er gjennomført vurderinger knyttet til statsstøttereguleringen i dialog med departementene og ESA. Disse ble behandlet i Stortinget i forbindelse med Statsbudsjettet for 2022, og Avinor avventer nærmere instruksjoner.

AVINORS SAMFUNNSPÅLAGTE OPPGAVER

I tillegg til samfunnsoppdraget har Avinor en rekke samfunns-pålagte oppgaver. Dette er oppgaver som ikke betales av bruker og kostnadene relatert til disse tjenestene er en betydelig del av Avinors samlede driftskostnader. De samfunns-pålagte oppgavene inkluderer blant annet kunngjøringstjenester for lufthavner og luftrom, forenklet transfer ved Oslo lufthavn (toll), utredningsoppdrag for Samferdselsdepartementet, beredskap for ambulans-fly, aktiviteter for å betjene forsvarsaktiviteter og ulike oppgaver innen flysikringstjenester. Disse samfunns-pålagte oppgavene påfører konsernet merkostnader i nivå 900-1100 millioner kroner årlig. Avinor finansierer i dag disse kostnadene delvis gjennom luftfartsavgiftene og delvis gjennom kommersielle inntekter.

FLYSIKRING

Avinors flysikringsvirksomhet ble skilt ut i et eget datterselskap, Avinor Flysikring AS, i 2014 for å legge til rette for konkurranse om tårntjenester, etablere et tydelig skille mellom leverandør og mottaker av flysikringstjenester og tilpasse virksomheten til felleseuropeiske krav om effektivisering av tjenesten. Avinor Flysikring har ansvaret for lufttrafikk-tjenesten og kritisk infrastruktur i norsk luftrom, og yter tjenester til både den sivile og militære luftfarten. Samferdselsdepartementet vil vurdere alternativ eierstruktur for flysikringsvirksomheten, men har utsatt dette på grunn av COVID-19. I løpet av 2021 iverksatte Avinor en revidering av konsernets strategi. Avinor Flysikring inngikk i denne prosessen. Denne prosessen førte til igangsettelsen av en organisasjons- endring, hvor prinsippet om armlengdes avstand mellom

morselskapet og datterselskapet ble fjernet, gitt at konkurranse-situasjonen ikke er et gjeldende tema i tiden fremover. Med dette til grunn ble det vedtatt å samle mange fagmiljøer i Avinor Flysikring og morselskapet Avinor, eksempelvis stabsfunksjoner, prosjekt og teknologimiljøer. Samtidig ble det besluttet at AFIS-tjenesten som har ligget i Avinor AS, skal flyttes over til Avinor Flysikring AS. På den måten har man samlet alle operative miljøer inn i én og samme organisasjon. Avinor Flysikring opprettholdes som et eget aksjeselskap, men vil gå fra å være et kommersielt konkurrerende selskap til å kun forvalte driften av lufttrafikk-tjenesten ved tårn og kontrollsentraler i Norge.

KONKURRANSEUTSETTING AV TÅRNTJENESTER

Mens underveistjenesten internasjonalt i hovedsak blir levert av statlige tjenesteutøvere innenfor sine nasjonale luftrom, er det innenfor tårn-, innflygings og flynavigasjonstjenester i flere land innført konkurranse. Avinor AS har så langt konkurranseutsatt tårntjenestene ved Ålesund lufthavn og Kristiansand lufthavn. Det spanske selskapet SAERCO vant anbudet og drifter de nevnte enhetene. Det er ikke aktuelt å konkurranseutsette ytterligere områder innenfor lufttrafikk-tjenesten i nærmeste fremtid.

INVESTERING I FJERNSTYRTE TÅRN OG NYTT ATM-SYSTEM

Fjernstyrte tårn

Avinor AS har, i samarbeid med Avinor Flysikring AS, investert i og utviklet fjernstyrte tårn. Røst lufthavn ble 19. oktober 2019 som første tårn fjernstyrt fra Remote Tower Centre (RTC) i Bodø. I 2020 har tårndriften ved Vardø, Hasvik og Berlevåg også blitt overført til senteret i Bodø. Videre utrulling av fjernstyrte tårn forventes å fortsette i løpet av 2022. Høsten 2020 overtok Avinor AS formelt eierskapet til Remote Towers-programmet, inkludert det nye RTC-senteret i Bodø. Avinor Flysikring AS står for driften av lufttrafikk-tjenesten ved RTC.

I første fase er 15 av Avinors lufthavner pekt ut, og ambisjonen i neste fase er innføring av konseptet ved ytterligere 10 lufthavner. Målsettingene med innføring av fjernstyrte tårn er bedre tilgjengelighet for luftromsbrukerne, større kompetansemiljø for lufttrafikk-tjenesten og unngå å investere i løsninger som fases ut. På sikt forventes innføring av fjernstyrt teknologitjeneste å gi lavere driftskostnader enn tradisjonell teknologi.

Ny teknologi i underveistjenesten

Avinor Flysikring AS investerer i ny teknologi i underveistjenesten gjennom partnerskap med andre europeiske flysikringsleverandører. Teknologiskiftet vil, i tillegg til å imøtekomme felleseuropeiske krav, bidra til styrket sikkerhetsnivå, effektivisering og lavere priser for luftromsbrukerne. Pandemien har forsinket implementering av ny teknologi. Dette vil forsinke gevinstoppnåelse tilsvarende. Dette, sammen med inntektsbortfallet som følge av trafikknedgangen fører til at Avinor-konsernet fikk mindre økonomiske rammer til å investere for.

Covid-19 og effektivisering

Covid-19 pandemien har ført til betydelig trafikknedgang og en kraftig reduksjon av inntektene. Den felleseuropeiske luftfartsorganisasjonen Eurocontrol har ansvaret for å innkreve avgifter fra flyselskaper for underveistjenesten. På bakgrunn av



inntektsbortfallet, vedtok Eurocontrols medlemsstater en midlertidig betalingsutsettelse av avgifter i 2020. På grunn av redusert trafikk, bortfall i inntekter, samt innsparingskrav fra myndighetene, har Avinor Flysikring AS iverksatt et effektiviseringsprogram, «Lønnsomt Flysikring etter Covid-19», som fortsatte fra 2020 og gjennom hele 2021. Dette bidro til å redusere kostnadene både midlertidig og permanent i størrelsesorden MNOK 203 i 2020 og MNOK 115 i 2021. Selskapet har vært nødt til å permittere ansatte i løpet av 2021 på grunn av Covid-19 situasjonen.

Fremtidige rammevilkår for underveistjenesten
I 2021 vedtok norske myndigheter gjennom nasjonal ytelsesplan at underveisavgiften i Norge ikke skal øke i 2022, til tross for at Avinor Flysikring sine kostnader knyttet til drift av underveistjenesten er høyere enn forventet inntektsgrunnlag.

Det europeiske Single European Sky-regelverket stiller krav til underveistjenesten gjennom ytelseskravene i den såkalte Referanseperiode 3 (RP3). Covid-19-situasjonen har medført behov for endring i ytelses- og avgiftsforordningen, og en tilleggsforordning for RP3 ble godkjent av EU-kommisjonen i november 2020. Denne inneholder mekanismer for at tjenesteyters inntektstap for 2020 og 2021 skal dekkes over en periode på 5-7 år, for å redusere risiko for store svingninger i underveisavgiften. Denne mekanismen har norske myndigheter valgt å ikke ta i bruk på grunn av pandemien. Effekten på dette er at underveisavgiften holdes kunstig lav. Avinor Flysikring bidrar på sin side med

kostnadsreduksjoner for å sørge for at gapet mellom kostnader og inntekter er så lavt som mulig.

FLYSIKKERHET

Rammene for sikkerhetsarbeidet i Avinor er et omfattende nasjonalt og internasjonalt regelverk. Norge følger de internasjonale forpliktelser som fremkommer av EØS-avtalen og ICAOs (FNs internasjonale organisasjon for sivil luftfart) anbefalinger. Basert på disse innfører Luftfartstilsynet norske bestemmelser som Avinor er forpliktet til å følge. Avinor deltar aktivt i internasjonalt arbeid, som bl.a. i utviklingen av nytt luftfartsrelatert regelverk i Europa.

Avinor har definert et overordnet sikkerhetsmål som lyder:
Ingen luftfartsulykker eller alvorlige personskader der Avinor er involvert.

Sikkerhetsarbeidet i Avinor er basert på sikkerhetsmålet. Denne legges til grunn ved planlegging, organisering og gjennomføring av alle aktiviteter i Avinor.

I Avinor er alle sikkerhetskritiske arbeidsoperasjoner underlagt et konsernfelles styringssystem, og det jobbes systematisk med overvåking og kontinuerlig forbedring av styringssystemet, herunder flysikkerhetsstyringen. Vi har kontroll på lufthavnens risikobilde

slik at tiltak kan settes i gang før noe skjer. Dette støttes opp av flere rapporter hvor vi overvåker lufthavnenes prestasjoner og operasjonelle risikobilde. Disse brukes i lokale og sentrale sikkerhets- og kvalitetsmøter og detaljeringsnivået i rapportene er tilpasset deretter.

Sikkerhetsarbeidet er knyttet til den strategiske konsern-målsettingen sikre, stabile og effektive tjenester. For å påse at Avinors 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 konsekvensene hvis en uønsket hendelse skulle inntreffe. For å opprettholde sikker og stabil drift under pandemien, er det fortløpende blitt gjennomført risikoanalyser knyttet til situasjonsbestemte endringer.

DRONER

Uautorisert dronetrygging utgjør en potensiell risiko for ulykker og alvorlige hendelser. Avinor AS og Avinor Flysikring AS legger mye arbeid og ressurser i å minimere denne risikoen med eksempelvis bevisstgjøring, kompetansebygging, bidrag til utarbeidelse av relevante regler og prosedyrer, samt tett samarbeid med bruker-miljø, myndigheter og andre tjenesteytere.

Avinor Flysikring AS har anskaffet et trafikkstyringssystem, «Unmanned Traffic Management» (UTM), for droner som ble satt i drift i 2020 og ble innført ved alle lufthavner med kontrolltårn i løpet av 2021.

Avinor observerer og rapporterer ulovlig droneaktivitet og anmelder alle uautoriserte hendelser med droner ved lufthavnene. Avinor deltar i arbeid på nasjonalt og europeisk nivå for å få på plass forskrifter for sikker bruk av droner. Nytt europeisk regelverk for droner trådte i kraft 1.1.2021 og vil bli gjeldende i Norge. Avinor har igangsatt en prosess med å utrede dronetiltak på utvalgte lufthavner. Dette skal identifisere farer og risiko forbundet med droner. Prosjektet ønsker å finne gode tiltak, og innhenter erfaringer fra andre lufthavner både nasjonalt og internasjonalt.

INNOVASJON OG FoU

Avinor har som følge av pandemien hatt et mindre omfang av oppstart av nye aktiviteter knyttet til forskning og utvikling i 2021. Samtidig har situasjonen understreket behovet for fortsatt å jobbe aktivt innenfor dette området.

I konsernets nye strategi, er det satt en ambisjon om å være kundedrevet og innovativ gjennom partnerskap med andre. Vi skal utvikle inntektsagendaen med nye og attraktive tilbud sammen med partnere, og vi skal bruke den kraften som ligger i digitalisering og datadeling.

Konsernet har flere samarbeidsprosjekt både nasjonalt og internasjonalt. Internasjonalt er de største prosjektene knyttet til Single European Sky ATM Research (SESAR) innenfor områdene Air Traffic Management og Total Airport Management. Som en følge av dette, er et eget senter for en samorganisert operativ styring av Oslo lufthavn (APOC) etablert. Internasjonalt samarbeider vi

både med andre lufthavner, og med (Norges største uavhengige forskningsinstitusjon) SINTEF. Som en del av Avinors klimaarbeid, ser en for kommende år også på mulighetene for nye prosjekter innenfor bærekraft og klima.

Nasjonalt har arbeidet i Elnett21, «Smartere transport Bodø» og utvikling av bærekraftig biodrivstoff til luftfart blitt videreført. Dette er prosjekter med utstrakt samarbeid både med fylkeskommuner, kommuner og næringsaktører.

Avinor har samtidig flere pågående prosjekter knyttet til mer effektiv lufthavndrift, miljø, IT og digitalisering. Som eksempel kan nevnes mulighetene for mer autonome løsninger knyttet til bagasjehåndtering som vurderes i tilknytning til utskifting av deler av bagasjeanlegget på Oslo lufthavn. Et annet eksempel er bruk av autonome sensorer og droner som testes på Kristiansand lufthavn.

TILGJENGELIGHET FOR ALLE - UNIVERSELL UTFORMING

For at alle skal kunne reise og delta i samfunnets ulike tilbud, må reisen til og fra være tilgjengelig for alle. Derfor er universell utforming et viktig premiss i Avinors arbeid.

Gjennom en tidligere utført kartleggingsprosess etter «Forskrift om universell utforming av lufthavner og om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter ved lufttransport» har Avinor fått en oversikt som er grunnlaget for videre tiltak.

Avinors bygningsmasse er, særlig ved de lokale og regionale lufthavnene, i stor grad oppført før universell utforming ble et sentralt begrep. Avstanden opp til dagens forskriftskrav er til dels betydelig. Basert på avvik som ble funnet, blir det gjennomført bygningsmessige tiltak som en del av vedlikeholdsprogrammet i Avinor. Vedlikeholdsprogrammet startet opp i 2019, har fortsatt i 2021 og er et prosjekt som vil strekke seg til 2025. Oslo lufthavn og de tre lufthavnene i Bergen, Stavanger og Trondheim, jobber kontinuerlig med å forbedre universell utforming for de reisende, i takt med små og store endringer i terminalene.

Ved nybygg og større ombygginger benytter Avinor egne standarder for bygninger som ivaretar blant annet krav til universell utforming, og som tar opp i seg Teknisk forskrift og NS 11001. Det blir lagt vekt på samarbeid med andre transportaktører, samt nasjonale og regionale brukerfora som FFO, NHF og Blindforbundet.

Gjennom standardiserte løsninger ønsker Avinor å bidra til at Avinors lufthavner skal være mest mulig forutsigbare og lesbare for alle reisende. Det tilstrebes å knytte våre standarder opp mot internasjonale standarder, slik at utenlandske passasjerer også blir ivaretatt.

Terminalutforming og ombordstigningsløsninger er sentralt for å få de reisende vel om bord i flyet. Universell utforming er i fokus i tilknytning til utvikling av nye typer tekniske løsninger, kommersielle krav og ønsket passasjerstrøm. 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.

Avinors assistansetjeneste bidrar sammen med universell utforming til å gi en trygg ramme for reisende med redusert

mobilitet. Dette er et omfattende tilbud fra ankomst på lufthavnen til vedkommende er vel ombord i flyet, og omfatter både bestilling og gjennomføring av reisen.

ØKT PUNKTLIGHET OG REDUSERT REGULARITET SOM FØLGE AV KORONAPANDEMIEN

Gjennomsnittlig punktlighet for alle Avinors lufthavner var i 2021 88 prosent, ned fra 91 prosent i 2020. 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. Klimaendringene fører til stadig større værmessige utfordringer. Redusert punktlighet har også sammenheng med trafikale utfordringer i Europa, samt interne utfordringer hos operatørene på Avinors nettverk. Redusert trafikk som følge av koronapandemien førte til økt punktlighet i 2020, mens gradvis økning av trafikken i 2021 medførte en justering nedover.

Regulariteten er et mål på hvor stor andel planlagte flygninger som faktisk blir gjennomført. Her er Avinors mål 98 prosent. I 2021 var regulariteten for alle lufthavnene samlet på 98 prosent, opp fra 95,9 prosent i 2019. Koronapandemien medførte en sterk økning i antall kanselleringer i 2020 som påvirket regulariteten i negativ retning, mens færre kanselleringer i 2021 har hatt positiv effekt.

ULYKKER OG ALVORLIGE LUFTFARTSHENDELSER

Risikoen for at Avinor skal være årsak til, eller medvirke til, luftfartsulykker eller alvorlige luftfartshendelser, skal ligge på et så lavt nivå som praktisk mulig.

Det var i 2021 ingen luftfartsulykker med eller uten personskader eller alvorlige luftfartshendelser i norsk luftfart der Avinor medvirket til årsaken.

Innrapportering innen flysikkerhet har vært god og har vært opprettholdt i forhold til produksjon under pandemien, og graden av alvorlighet i luftfartshendelsene har vært lavere.

ULYKKER OG ALVORLIGE LUFTFARTSHENDELSER 2019–2021

	ALVORLIG LUFTFARTSHENDELSE	LUFTFARTSULYKKE U/PERSONSKADER	LUFTFARTSULYKKER M/ PERSONSKADER
2021	0	0	0
2020	0	0	0
2019	1	0	0

Tabell 1: 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.



REVISJONER

Som ett av flere virkemidler i arbeidet med å vedlikeholde en god sikkerhetskultur og et høyt flysikkerhetsnivå gjennomføres det regelmessig revisjoner, både ved enhetene og av spesifikke fagområder. Formålet med revisjoner er å sikre ivaretagelse av relevante lover og forskrifter, samt sikre optimal styring mot selskapets mål. I tillegg er revisjoner et bidrag til mulige forbedringer innenfor rammene av Avinors sertifiseringer.

Et revisjonsprogram etableres årlig i henhold til regelverkets bestemmelser og godkjennes av konsernsjefen. Revisjonsprogrammet omfatter krav i Luftfartslovgivningen, Arbeidsmiljøloven og Sikkerhetsloven, med tilhørende forskrifter, dessuten relevante ISO-standarder, samt forskrifter og standarder innenfor ytre miljø. Interne revisjoner, revisjoner av aktører på Avinors lufthavner og revisjoner av leverandører gjennomføres.

Funn som avdekkes gjennom interne og eksterne revisjoner legges inn som avvik i Avinors avvikshåndteringssystem og følges opp av den som er definert som risikoeier, kontrakts-ansvarlig eller oppnevnt kontaktperson. Betydelige avvik (Level 1), gjentakende funn og trender fra gjennomførte revisjoner blir rapportert direkte til konsernsjefen gjennom Central Safety Review Board (C-SRB).

Revisjonsaktiviteten avdekket i 2021 ingen betydelig avvik (Level 1) i forhold til lover, forskrifter og Avinors styrende dokumenter som reduserer nivået på eller er en fare for sikkerheten.

SECURITY

Gjennom året har Avinor videreført pågående oppgradering av røntgenkapasitet for innsjekket bagasje. Utskifting til røntgenmaskiner med bedre kapasitet er fremtidsrettet og sikre økt deteksjon av gjenstander, samt gi mulighet til økt effektivisering i fremtiden. Samtidig er det etablert et utviklingsprosjekt hvor leverandører sammen med Avinor tester og utvikler generiske kommunikasjonsmetoder mellom forskjellige utstyrsleverandører. Dette nybrottsarbeidet vil muliggjøre økt utnyttelse av kapasitet på tvers av leverandører og på tvers av lufthavner.

Innen adgangskontroll og områdekontroll er det utviklet moderne konsept for økt bruk av helautomatiserte prosesser for utstedelse av adgangskort. Bruk av digitale passersedler og en reduksjon av manuelle prosesstrinn vil bidra til større kapasitet til oppfølging om kvalitetskontroll, samt økt ansvarliggjøring av brukerne av digitale passerbevis.

BEREDSKAP OG KRISEHÅNDTERING

Avinor har i siste periode jobbet kontinuerlig med håndtering av koronapandemien. Utvikling av kontinuitetsplaner er videreført og nye beredskapstiltak er innført fortløpende. Dette inkluderer nødvendig testkapasitet og rutiner ved intern smitte, og en styrt og restriktiv bruk av unntaksbestemmelser i aktuelle forskrifter.

Etablering av kommunikasjonskapasitet på høygradert plattform har blitt forsinket grunnet leveranseproblem hos ekstern leverandør og vil fortsatt være i fokus i arbeidet fremover.

Det er tilrettelagt for øvelser for internasjonalt og nasjonalt politi, samt leverandører av C-UAS utstyr på Oslo lufthavn. Politiets deteksjonsutstyr er montert opp i påvente av at Avinor anskaffer eget utstyr.

Kriseorganisasjonen har i tillegg til å lede arbeidet med håndtering av pandemien gjennomført flere øvelser herunder PSGM21 hvor våre liaisoner til Forsvarets operative hovedkvarter (FOH) har sikret god samhandling med Forsvaret og Avinor-konsernet. Samarbeidet med Forsvaret forventes ytterligere styrket og er prioritert i konsernets beredskapsarbeid.

TOTALFORSVARET

Avinor har en aktiv rolle i Totalforsvaret gjennom løpende samarbeid med bl.a. FOH, Forsvarsstaben, Luftforsvaret, DSB og andre sentrale sivile aktører. Konsernsjef har bidratt aktivt i Sentralt Totalforsvarsforum og Avinor har bidratt i en rekke faglige fora i samarbeidet med Forsvaret og andre aktører i Totalforsvaret.

MENNESKEHANDEL

Avinor har ingen egne systemer for rapportering knyttet til menneskehandel. Slike saker registreres i straffesakssystemet og håndteres av aktuelle myndigheter, som politi og toll. Disse er til stede 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 menneskehandel.





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. Sentral miljøstyring og operativ drift av lufthavnene er derfor sertifisert etter ISO 14001:2015-standarden. I 2019 gjennomførte sertifiseringselskapet RISE Research Institutes of Sweden en sertifiseringsrevisjon hvor Avinor oppnådde å bli re-sertifisert for en ny treårsperiode.

KLIMAGASSUTSLIPP

Utslipp av klimagasser er et globalt problem og vil medføre irreversible klimaendringer. Verden må i 2050 må være et tilnærmet nullutslippssamfunn for at målene i Paris-avtalen skal nås. Dette krever omfattende tiltak i alle sektorer, inkludert luftfart.

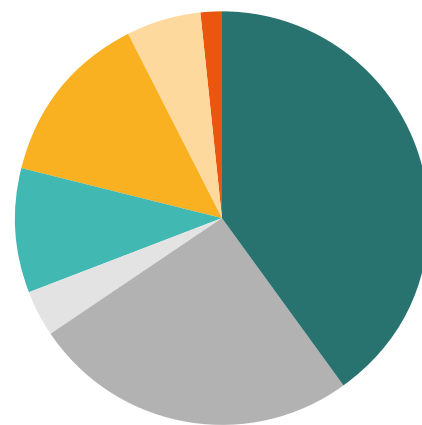
Avinor skal innen utløpet av 2022 halvere egne totale kontrollerbare klimagassutslipp sammenlignet med 2012 og bidra til å redusere klimagassutslipp fra tilbringertjenesten og flytrafikken. Videre har Avinor et mål om at egne aktiviteter (lufthavndrift) skal være fossilfrie i 2030 og en samlet norsk luftfartsbransje har satt som mål at all norsk flytrafikk skal være fossilfri innen 2050.

De største luftfartsrelaterte klimagassutslippene kommer fra selve flytrafikken, dernest kommer passasjerers og ansattes transport til og fra lufthavnene (tilbringertjenesten) og til slutt klimagassutslipp knyttet til drift av lufthavnene.

KLIMAGASSUTSLIPP FRA LUFTHAVNDRIFTEN

Avinor har siden 2007 utarbeidet klimaregnskap i henhold til «The Greenhouse Gas Protocol», og arbeider kontinuerlig med å redusere klimagassutslipp fra egen virksomhet. I årene som kommer vil Avinor arbeide for å kartlegge flere utslippskilder fra tredjeparts aktivitet ved Avinors lufthavner.

I 2021 var Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndrift på omkring 9000 tonn CO₂-ekvivalenter. Dette betyr at det har vært en reduksjon i Avinors klimagassutslipp på ca. 43 prosent i 2021, sammenlignet med 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 klimaregnskapet fordi fjernvarme og hovedandelen av elektrisitetsforbruket kommer fra kullkraftverk. Andre utslippskilder som inngår blant egne, kontrollerbare klimagassutslipp, er kjemikalier til baneavising og drivstoff til bruk ved brannøving. Avinor kjøper årlig klimavoter for å kompensere for de gjenværende klimagassutslippene.



Totalt 9 000 tonn CO₂ ekv.

- Egne kjøretøy
- Svalbard (elektrisitet og fjernvarme)
- Fjernvarme
- Tjenestereiser
- Baneavisingkjemikalier
- Termisk energi
- Brannøving

Klimagassutslipp fra Avinors egen drift i 2021. I tråd med vanlig regnemåte i Norge, legger Avinor til grunn at klimagassutslippene fra avansert biodiesel/biofydingsolje telles som null. Avinors elektrisitetsforbruk på fastlandet er ikke inkludert som en utslippskilde her. Forbruket er oppgitt i nøkkeltalltabell.

Utslippene fra Avinors virksomhet avhenger sterkt av værforholdene i vinterhalvåret, som påvirker behovet for snøbrøyting, oppvarming og forbruk av avisingskjemikalier. Et viktig tiltak for å redusere klimagassutslipp fra egen drift i Avinor har vært å fase inn avansert biodiesel, da nærmere halvparten av Avinors klimagassutslipp kommer fra kjøretøyparken. Avansert biodiesel benyttes på store, tunge kjøretøy som ikke finnes som nullutslipp (som for eksempel snøfresere og sweepere). Avinor blander kun inn avansert biodiesel som ikke inneholder palmeolje eller palmeolje-produkter, og er i henhold til EUs bærekraftkriterier. I tråd med vanlig regnemåte i Norge, legger Avinor til grunn at klimagassutslippene fra avansert biodiesel/biofydingsolje er null. Ved Oslo lufthavn har det vært en gradvis innføring av avansert avgiftsfri biodiesel fra et testprosjekt ble initiert i 2015 til 100 prosent innføring i 2021. I tillegg til bruk av avgiftsfri biodiesel ved Oslo lufthavn, ble dette drivstoffet også benyttet ved følgende av Avinors lufthavner i 2021; Trondheim, Stavanger, Bergen, Ålesund, Kristiansand og Molde.

Ved anskaffelser av kjøretøy i Avinor, skal det alltid gjøres en vurdering av om fossile kjøretøy kan erstattes med nullutslippskjøretøy eller biogass. Tilbyder inviteres, uavhengig av maskin-gruppe som skal kjøpes inn, til å komme med løsninger for å redusere Avinors klimagassutslipp knyttet til egen kjøretøypark.

Avinor kjøpte i 2021 inn 20 større og mindre administrative kjøretøy, hvorav 14 var elektriske og 6 var fossile. Hovedårsaken til at det fortsatt kjøpes fossile kjøretøy, er mangelen på tilgjengelige egnede elektriske kjøretøy. For at Avinor skal kunne øke innfasingen av elektriske mindre kjøretøy ytterligere, må det komme elbiler på markedet med kombinasjonen firehjulsdrift og romslig lasterom, samt elektriske minibusser (opp til 8+1 passasjer). Enovas støtte til anskaffelse av elektriske varebiler har bidratt til at andelen elvarebiler har økt i Avinor.

Avinor inngikk i 2021 en ny rammeavtale med leveranse av sope/blåsemaskiner. De nye maskinene, som skal brukes på Oslo lufthavn, er bredere enn tilsvarende tidligere maskiner og gjør at det er mulig å redusere med to sope/blåsemaskiner (fire forbrenningsmotorer) i en brøytegruppe og en sope/blåsemaskin i en annen brøytegruppe. Dette vil i sum redusere drivstofforbruket med seks forbrenningsmotorer i en brøyteoperasjon. Videre er målet at brøytingen skal kunne gjennomføres mer sømløst og effektivt i fremtiden, og dermed også redusere tomgangskjøring.

Avinor, Brønnøysund lufthavn fikk i 2021 levert sin første elektriske UTV. UTVen har flere nytteområder, og den har fått tilpasset hengerfestet slik at den kan dra fem typer tilhengere. Siden UTVen (Utility Terrain Vehicle) har tak med veltebøyle og



Elektrisk UTV på Brønnøysund lufthavn.

sikkerhetsbelter, er den en sikrere versjon av ATVen (All-Terrain Vehicle) og den er laget spesielt for bruk i ulendt terreng. Det nye kjøretøyet kan effektivt gjennomføre gjerdeinspeksjon, samt benyttes til mange andre oppdrag ved lufthavnen.

Ny sope/blåsemaskin på Oslo lufthavn med større kapasitet.





Demonstrasjon av ny kjemikaliespreder.

De kommende årene er det viktig for Avinor å følge med i markedet, være pådriver for å få inn nullutslippskjøretøy/biogasskjøretøy og inngå samarbeid med ulike partnere slik at det blir mulig å teste ut nye konsepter. Helelektriske feiemaskiner, lastebiler og hjullastere kommer i større klasser i årene fremover, og det bør være mulig å få på plass testprosjekter innen noen av disse segmentene.

For å redusere klimagassutslippene i Avinor er det nødvendig å gå over til fornybar energi i bygningsmassen. For eksempel har Avinor, Svalbard lufthavn, siden 2012 gjennomført flere vellykkede ENØK-prosjekter for å redusere forbruket av elektrisk kraft og fjernvarme. I perioden 2015–2019 bygget lufthavnen ut anlegg for produksjon av både sol- og vindenergi. For å redusere klimagassutslipp ved driften av Svalbard lufthavn og bidra med kunnskap til det grønne skiftet i Longyearbyen, har det i 2021 blitt gjennomført en konseptutredning for å utrede muligheten for etablering av et pilotanlegg for produksjon av elektrisk- og termisk energi basert på enten biogass, hydrogen eller ammoniakk. Det anbefales at Avinor går videre med en løsning basert på produksjon av varme og strøm vha mikrogassturbin og flytende biogass. Andre tiltak for å redusere energiforbruket ved Avinors lufthavner er omtalt i kapittelet om energi.

Bruk av baneavisingkjemikalier (formiat) regnes inn i Avinors klimaregnskap fordi kjemikaliene er laget basert på fossile karbonkilder og det beregnes klimagassutslipp fra nedbrytningen. Klimaendringer har ført til økt bruk av baneavisingkjemikalier de

senere år. Avinor ønsker å fase inn baneavisingkjemikalier laget fra ikke-fossile karbonkilder dersom de kan oppfylle alle andre kvalitetskrav som Avinor har for baneavisingkjemikalier. I 2021 ble det kjøpt inn nye kjemikaliespreder med GPS til Bergen, Evenes og Tromsø. Dette fører til større presisjon i utlegg av formiat og dermed redusert forbruk. Kjemikalieutleggeren har lang rekkevidde og kan legge ut formiat i 42 meters bredde.

Det er laget en plan for hvordan Avinor skal nå målet om fossilfri lufthavndrift i 2030. En forenklet versjon av denne planen ble publisert på ACIs kongress og generalforsamling i oktober 2021 Net-Zero-Caron-Avinor-2030.indd (aci-europe.org). Tiltakene som er foreslått i planen skal utredes videre samt vurderes og revideres fortløpende og minimum årlig. Teknologutviklingen har stor betydning for valg av endelig løsning for de ulike utslippskildene, men er også viktig for kostnaden knyttet til de ulike klimatiltakene.

Airport Carbon Accreditation (ACA) er en bransjeordning som lufthavnoperatører kan akkreditere seg i. ACA forvaltes av bransjeorganisasjonen ACI (Airport Council International), der Avinor er medlem. Lufthavner som deltar i ordningen må sette forpliktende mål for reduksjon av klimagassutslipp, utarbeide detaljerte klimaregnskap og vedta tiltaksplaner. I Avinor har Oslo lufthavn, Trondheim lufthavn, Værnes og Kristiansand lufthavn, Kjevik vært akkreditert i ordningen fra starten i 2009. Bergen lufthavn, Flesland og Stavanger lufthavn, Sola har deltatt siden 2014. De fire største Avinor-lufthavnene er akkreditert på nivå Neutrality.

KLIMAGASSUTSLIPP FRA REISER TIL OG FRA LUFTHAVNENE

For å styrke tilbudet til de reisende, redusere klimagassutslippene og bedre den lokale luftkvaliteten, ønsker Avinor å være en pådriver og tilrettelegger for at mest mulig av transporten til og fra lufthavnene kan skje med kollektive transportmidler og med utslippsfrie transportmidler. Det er et mål om at tilbringertjenesten må bli grønnere, og Avinor lager derfor en langsiktig plan for å kartlegge hvordan dette best mulig skal gjennomføres. Eksempler på tiltak som Avinor ser på i nær fremtid er prioritering av nullutslippstaxier, etterspørre nullutslippsbusser der hvor det er mulig å elektrifisere shuttlebussene i forbindelse med parkeringsvirksomheten.

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 god informasjon om tjenestene til de reisende. Det har vært viktig for Avinor å tilrettelegge for lading av elektriske kjøretøy på Avinors parkeringsområder, slik at de som kjører bil kan gjøre det med lavest mulig klimagassutslipp. Dette arbeidet har pågått siden 2014, og det er nå etablert nærmere 1300 ladepunkter. Med det er Avinor verdens største lufthavnoperatør på lading til elbiler. På flere lufthavner, for eksempel ved Bergen, Stavanger og Trondheim lufthavn, er det også etablert hurtiglading. Avinor har fortsatt som mål å få et styrket ladetilbud for elbiler på flere lufthavner, og dermed sikre et tilbud tilpasset fremtidens bilpark.

På grunn av pandemien, herunder blant annet reduksjonen i flytrafikk og myndighetenes anbefaling om å unngå kollektivtrafikk, er det ikke relevant å sammenligne kollektivandel for 2021 (og 2020) med foregående år slik det er gjort i foregående årsrapporter.

KLIMAGASSUTSLIPP FRA FLYTRAFIKKEN

De viktigste utslippsreducerende tiltakene for flytrafikken er knyttet til flåteutskifting, effektivisering av luftrommet, bærekraftig flydrivstoff og introduksjon av elektriske og hybridelektriske fly. Dessuten har hydrogen som energibærer i luftfarten blitt aktualisert.

Klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart tilsvarte ifølge Statistisk Sentralbyrå (SSB) i 2020 (siste offisielle tall) 1,5 prosent av samlede innenriks utslipp (0,73 av totalt 49,3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter). Det er disse utslippene som er omfattet av Kyotoprotokollen og som rapporteres i SSBs statistikk om klimagassutslipp fra norsk territorium. Dette prinsippet anvendes i alle land.

Klimagassutslipp fra utenrikstrafikken, det vil si fra norske lufthavner til første destinasjon i utlandet, utgjorde i 2020 0,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Disse utslippene rapporteres årlig av Miljødirektoratet til FNs Klimakonvensjon (UNFCCC).

Samlede klimagassutslipp fra alt jetdrivstoff til sivile formål solgt på norske lufthavner i 2020 (siste offisielle tall) tilsvarte om lag 2,5 prosent av Norges samlede utslipp, i størrelsesorden 1,25 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. I 2020 var det ifølge SSB en reduksjon i både utslippene fra innenriks- og utenrikstrafikken

sammenliknet med 2019. Samlet var det en reduksjon i utslippene på 55 prosent, hovedsakelig på grunn av koronapandemien.

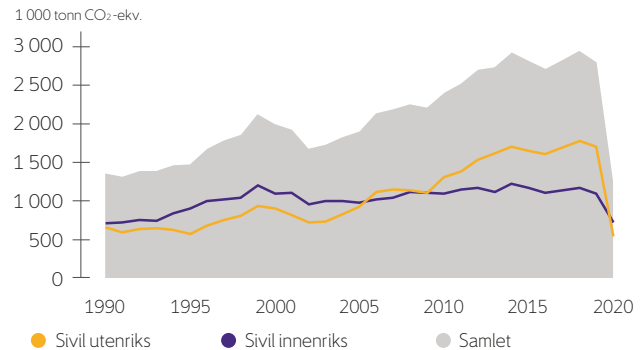
LUFTHAVN	KOLLEKTIVANDEL				
	2009	2018	2019	MAL 2020	TAXI 2019
Oslo	64	71	72	70	4
Stavanger	14	22	21	30	24
Bergen	27	46	53	50	12
Trondheim	42	45	48	50	13

Tabell 2. Kilde: Reisevaneundersøkelsen (RVU) 2019.

CO₂-utslipp fra all sivil luftfart i verden var ifølge IATA 495 millioner tonn i 2020, en kraftig reduksjon fra 914 millioner tonn i 2019. I 2020 sto luftfart for om lag 1,4 prosent av de globale CO₂-utslippene (36 milliarder tonn).

I tillegg kommer effekten av at deler av utslippene skjer i høye luftlag. Basert på siste forskningsresultater og med samme metode som benyttes i blant annet EUs kvotesystem (GWP og 100 års tidshorisont), beregnes tilleggsfaktoren til å være 1,7. Kortere tidshorisonter og alternative beregningsmåter gir både høyere og lavere tilleggsfaktorer, fra 1,0 til 4,0.

KLIMAGASSUTSLIPP FRA SIVIL FLYTRAFIKK I OG FRA NORGE 1990–2020



Nye, energieffektive fly

Siden de første passasjerflyene med jetmotorer ble tatt i bruk på 1950-tallet, er utslippene per passasjerkilometer redusert med 80 prosent. Flyprodusentene utvikler helt nye og mer energieffektive fly, men gjennomfører også omfattende tiltak på eksisterende modeller for å redusere drivstofforbruk og klimagassutslipp. De norske flyselskapene viderefører arbeidet med energieffektivisering og fornyer fortløpende sine flåter. I løpet av de 20 årene før pandemien bidro mer energieffektive motorer, forbedret aerodynamikk, lavere vekt og flere seter til at utslippene pr passasjerkilometer ble mer enn halvert.

Effektivisering i luftrommet

Avinor Flysikring, flyselskapene og Luftfartstilsynet jobber kontinuerlig med tiltak i luftrommet som reduserer flyenes drivstofforbruk og klimagassutslipp.

Inn- og utflygingsprosedyrer er optimalisert og tilrettelagt for kontinuerlig opp- og nedstigning. Elektroniske hjelpemidler for effektiv trafikkavvikling og deling av informasjon (Collaborative Decision Making – CDM) er viktige verktøy og utvikles stadig. Overgangen fra bakkebasert navigasjon til bruk av satellitt (Performance Based Navigation – PBN) gir kortere og mer direkte ruteføringer samt mer energieffektive inn- og utflyginger.

Norge, Sverige, Danmark, Finland, Latvia og Estland har innført 'Free Route Airspace'. Dette er en lufttomsorganisering som gjør at flyselskapene ikke lenger trenger å følge forhåndsdefinerte traséer, men kan fly den mest optimale ruten. Potensialet er reduksjon av drivstofforbruk og klimagassutslipp.

Avinor Flysikring jobber med miljøtiltak sammen med andre flysikringsorganisasjoner internasjonalt i forretningsalliansen Borealis, i interesseorganisasjonen CANSO og i Eurocontrol. Avinor Flysikring AS, har ytterligere systematisert og optimalisert sitt arbeide med ytre miljø og ble sertifisert i henhold til ISO-14001 i løpet av 2021.

Bærekraftig flydrivstoff

For langdistanse luftfart finnes det ingen andre kjente alternativer til fossilt drivstoff enn bærekraftig flydrivstoff. Bærekraftig flydrivstoff har også den fordelen at det kan brukes i eksisterende flyflåte og infrastruktur. Bærekraftig flydrivstoff kan produseres enten med biomasse (til biodrivstoff) eller fremstilles fra hydrogen og CO₂ ved hjelp av betydelige mengder elektrisk kraft til såkalt elektrodrivstoff (e-fuels).

Norge og norsk luftfart har vært tidlig ute med å ta i bruk bærekraftig flydrivstoff i luftfarten, og Avinor har tatt en ledende rolle på feltet. I 2016 ble Oslo lufthavn første internasjonale lufthavn i verden til å blande bærekraftig biodrivstoff inn i det ordinære drivstoffsystemet og tilby det til alle flyselskaper som tanket der.

Avinor har også i tett samarbeid med sentrale aktører i norsk luftfart ledet og finansiert kunnskapsutviklingsprosjekter på bærekraftig flydrivstoff som både har sett på potensialet for norsk produksjon av bærekraftig drivstoff og mulige virkemidler for økt produksjon og bruk. Avinor la i 2021 sammen med SAS, Norwegian, Widerøe, NHO Luftfart og LO fram «Program for økt produksjon og innfasing av bærekraftig flydrivstoff».

Dagens produksjon av bærekraftig flydrivstoff er svært begrenset. Dette har sammenheng med at merkostnaden for bærekraftig flydrivstoff i forhold til konvensjonelt, fossilt drivstoff er betydelig. I 2020 ble det innført et krav om 0,5 prosent biodrivstoff som andel av alt flydrivstoff som omsettes i Norge (med unntak av Forsvaret). Norge er første land i verden med et slikt omsetningskrav. Det stilles krav om at biodrivstoffet skal være såkalt avansert; altså drivstoff som er laget av avfall og rester. Sverige fulgte etter i juli 2021 med et liknende krav, og EU-kommisjonen har foreslått et felles omsetningskrav som skal tre i kraft fra 2025 for flygninger i og ut av EU.

Biodrivstoff har vært sertifisert for bruk i sivil luftfart siden 2009. I takt med økende forpliktelser fra flyselskaper og konkrete politikkforslag er det også en utvikling på produksjonssiden. Restprodukter og sidestrømmer fra skogen i Norge vil kunne gi grunnlag for å etablere storskala drivstoffproduksjon og å dekke opp mot 30-40 prosent av drivstoffbehovet i norsk luftfart. Det finnes et antall spennende prosjekter for etablering av norsk produksjon av biodrivstoff basert på sidestrømmer og restprodukter fra skogen der en andel av produksjonen vil kunne gå til luftfarten. Avinor har en avtale om forhåndskjøp av drivstoff tilsvarende 8 millioner kroner fra det norske selskapet Quantafuel. Gjennom avtalen med Avinor og støtte fra Enova, skal Quantafuel etablere produksjon av biodrivstoff basert på biomasse fra norsk skog. I første omgang skal selskapet gjennomføre et pilotprosjekt.



Det utvikles også prosjekter i Norge for produksjon av elektrodrivstoff, blant annet på Herøya. En grunn til at Norge er spesielt interessant i denne sammenheng er den høye fornybarandelen i strømmettet.

På lengre sikt er marine ressurser som alger pekt på som en ressurs som kan utvikles til å bli av stor betydning for Norge.

Avinor samarbeider med miljøorganisasjoner, industriaktører og forskningsinstitusjoner med henblikk på produksjon av bærekraftig flydrivstoff i Norge. Storskala norsk produksjon av bærekraftig drivstoff kan være avgjørende dersom norsk luftfarts klimamål skal nås, men er avhengig av langsiktige og forutsigbare rammebetingelser som ikke reduserer norsk luftfarts konkurransekraft.

Elektrifisering av luftfarten

Et av de sannsynlige tiltakene for å redusere utslipp av klimagasser er elektrifisering av alle deler av luftfarten, herunder drift av infrastruktur som bygg og anlegg, motorisert ferdsel 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 elektrifiserte fly.

Elektrifiserte fly defineres som fly som har en eller flere elektriske motorer for fremdrift i luften. Elektrisiteten som driver motorene kan komme fra ulike kilder: batterier, brenselceller eller hybridløsninger.

Basert på informasjon Avinor har innhentet fra flyprodusentene er det realistisk å anta at de første elektrifiserte flyene kan være i test- og utviklingsbasert trafikk på kortbanenettet i Norge omkring 2025, at de første flyrutene kan være elektrifisert fra 2026-27, og i større omfang i ordinær rutetrafikk fra omkring 2030. Norske luftfartsaktørers satsing på elektrifisering av luftfarten har vakt betydelig nasjonal og internasjonal oppsikt. Flere flyprodusenter ser på Norge som et aktuelt marked for de første elektrifiserte passasjerflyene, som er forventet å være små og ha begrenset rekkevidde.

Avinors visjon er at innenrikstrafikken i Norge er elektrifisert i 2040, og selskapet har et ansvar for å tilrettelegge for denne utviklingen, særlig med hensyn til ladekapasitet og annen infrastruktur på lufthavnene. Avinor har derfor etablerte et eget internt program som skal legge til rette for nye energibærere (lading og hydrogen) for fremtidens flyflåter på selskapets lufthavner. Avinor kartla allerede i 2020 dagens og framtidig elkraftkapasitet på selskapets lufthavner. Denne kartleggingen vil bli ajourført i 2022, og det skal også blant annet gjennomføres en tilsvarende kartlegging for hydrogenleveranser til Avinors lufthavner.

Avinor deltar i det ENOVA-støttede prosjektet Elnett21 i Stavanger. Elnett21 har som mål å legge til rette for utslippsfri og elektrisk transport – ved å øke lokal energiproduksjon, teste løsninger for å lagre og distribuere strøm – samt smart styring av energi som sikrer optimal bruk av eksisterende nett.

I 2021 mottok Avinor og Norges luftsportforbund (NLF) en Pipistrel Velis Electro, verdens første typesertifiserte batteri-elektriske fly. At det er typesertifisert av europeiske luftfartsmyndigheter betyr at det blant annet kan brukes til pilotopplæring. Flyet skal drives i et samarbeidsprosjekt mellom Avinor, NLF, SAS, Widerøe og klimastiftelsen ZERO. Flyet erstatter Avinor og NLF sitt

første elfly, Pipistrel Alpha Electro, som måtte nødlande under en demoflygning i august 2019.

Hydrogen som energibærer

Oppmerksomheten rundt hydrogen som energibærer i luftfart har vært økende de siste årene. Hydrogen kan produseres ved elektrolyse eller reformering av for eksempel naturgass. Dersom elektrisiteten som benyttes i elektrolysen kommer fra fornybar energi, har produksjon og forbrenning av hydrogen ingen direkte klimagassutslipp. Hydrogen er en anvendelig energibærer, og kan bidra til å redusere klimagassutslippene fra flytrafikken på flere måter:

- I forbindelse med produksjon av biodrivstoff (hydrogenering)
- Som innsatsfaktor ved produksjon av e-fuels
- Ved direkte forbrenning i tilpassede jetmotorer
- I et system med brenselceller og elektriske motorer

Videre kan hydrogen i fremtiden spille en viktig rolle på lufthavnene, for eksempel i applikasjoner for reservekraft, eller som energibærer i tyngre kjøretøy.

Hydrogen kan benyttes til å fremstille drivstoff som kan erstatte dagens fossile jetdrivstoff og kan brukes i eksisterende fly og infrastruktur. Allerede i dag blir hydrogen i enkelte sammenhenger brukt til å «anrike» biodrivstoff slik at det tilfredsstiller kravene som stilles til jet biodrivstoff. Videre er begrepet «electrofuels» utledet av at en benytter hydrogen fra elektrolyse sammen med karbon fra en annen kilde for å produsere syntetiske drivstoff.

En mer radikal anvendelse av hydrogen er i brenselcelle eller ved direkte forbrenning. Dersom hydrogen brukes i brenselceller for å produsere elektrisitet til en elektrisk flymotor, faller det innenfor definisjonen vi har brukt på et «elektrifisert fly». Det amerikanske oppstartsselskapet ZeroAvia utvikler et fly drevet på brenselceller, og Airbus har som målsetting i sitt prosjekt ZEROe å ha et nullutslippsfly på markedet innen 2035, i et konsept der hydrogen skal være energibærer.

Norsk luftfart følger utviklingen av hydrogen som energibærer i luftfarten svært tett, og Avinor vil tilrettelegge for hydrogenforsyning på sine lufthavner ved behov.

AVGIFTER OG KVOTER

Norsk luftfart er underlagt flere politiske virkemidler som er direkte eller indirekte klimamotiverte, og Norge er trolig det landet i verden som har implementert flest slike virkemidler for luftfart.

Siden 2012 har sivil luftfart vært del av EUs kvotehandelssystem, på linje med energi og industri. I 2019 – før pandemien – var omlag 90 prosent av utslippene i og fra Norge omfattet av EUs kvotehandelssystem. EUs mål er at utslippene i kvotepliktige sektor skal være minst 55 prosent lavere i 2030 enn de var i 2005. Det har vært store svingninger i kvoteprisen de siste årene. I 2021 var den på omlag 90 euro pr tonn på det høyeste. 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.

Norge er, som et av få land i verden, pålagt å innføre CO₂-avgift på innenriks luftfart. I 2021 utgjorde denne 1,51 kroner per liter jet fuel, eller om lag 592 kroner per tonn CO₂. I henhold til internasjonale avtaler er det ikke anledning til å legge CO₂-avgift på utenrikstrafikken.

1. juni 2016 ble det innført en passasjeravgift på alle avreiste flygninger fra norske lufthavner. I 2021 var denne satt til 204 kroner for reiser til destinasjoner utenfor Europa og 76,50 kroner for reiser i Europa, men er midlertidig opphevet frem til juli 2022 på grunn av koronapandemien.

I 2020 innførte Norge som første land i verden omsetningskrav for luftfart. Inntil videre er kravet innblanding av 0,5 prosent avansert biodrivstoff.

FN-organisasjonen for sivil luftfart (ICAO) har besluttet karbonnøytral vekst fra 2020 som sektormål for internasjonal luftfart. På ICAOs generalforsamling i oktober 2016 ble det enighet om å innføre et kvotesystem for klimagassutslipp fra internasjonal luftfart som, sammen med andre tiltak, skal bidra til å nå målet. Mekanismens første fase på seks år fra 2021 vil være frivillig for statene. Så langt har 88 stater, deriblant Norge, meldt frivillig deltakelse i denne fasen. Flytrafikken mellom disse statene sto for om lag 77 prosent av den internasjonale flytrafikken før pandemien.

KLIMATILPASNING

I Norge er det forventet at klimaendringene vil resultere i et varmere, villere og våtere klima, men med store regionale og lokale variasjoner. Fremtidens klima må derfor hensyntas i planlegging av infrastrukturprosjekter og også i vedlikehold av eksisterende infrastruktur. Klarer man ikke å tilpasse infrastrukturen, kan det medføre fysiske, driftsmessige og økonomiske konsekvenser.

Siden 2001 har Avinor 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 direktoratgruppen for klimatilpasning i regi av Miljødirektoratet. Avinor er videre med i Klima2050, et senter for forskningsbasert innovasjon i regi av SINTEF, og bidrar i pilotprosjekter innen blant annet bedre rensing av avrenning fra rullebaner, forbedrede bygningsdetaljer og tilpasset vedlikeholds-regime.

Klimatilpasning må gjøres med flere innfallsvinkler. Avinor har med sin store bygningsmasse og øvrig infrastruktur et betydelig behov for å gjøre disse rustet til å møte klimaendringene. Dette gjelder blant annet sikring av arealer mot økt havnivå, flom og håndtering av overvann, men også hva påkjenningen fra økt nedbør og vind vil bety for både grunnforhold og selve bygningsmassen. Ofte er det kombinasjonen med kraftig nedbør og sterk vind som gir skader og vanninntrenging på fasader og tak. Derfor vil det gjennom Avinors vedlikeholdsprogram fremover bli utført klimatilpasningstiltak.

For å få frem et godt grunnlag for å dimensjonere tiltak ble det i 2021 utført en oppdatering av Avinors klimarisikoanalyse fra 2014. Denne gir et oppdatert bilde av klimaendringene i Norge, samt at den tydeliggjør risikobildet for hver lufthavn. Det generelle bildet er at endringene er i øvre del av antatte variasjoner, altså verre enn tidligere antatt. For Avinor er det viktig å identifisere områder med

betydelige endringer, og hvordan disse kan møtes med endrede premisser og tiltak som legges inn i vedlikeholdsprogrammet og nye infrastrukturprosjekter.

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

Nye utbyggingsprosjekter må allerede i masterplanene vurderes ut fra fremtidige scenarier for klimapåkjennning. Gjennom Avinors konsernovergripende standard for bygg stilles det krav til at alle utbyggingsprosjekter skal planlegges og utføres slik at de er tilpasset antatte fremtidige klimatiske påkjenninger. Her er også samarbeidet med forskningsinstitusjonene viktig, for å få frem gode løsninger.

For en lufthavn vil den daglige driften og infrastrukturen måtte tilpasses økt nedbør som regn og snø, styrtregn og oftere temperatursvingninger rundt null grader. Dette vil sannsynligvis fortsatt føre til økt forbruk av baneavisingkjemikalier og fly-avisingkjemikalier som kan gi fare for redusert regularitet og brudd på lufthavnens utslippstillatelser. Forbruket av kjemikalier på den enkelte lufthavn følges derfor tett opp og vurderes mot kravene i utslippstillatelsene og resultatene fra miljøovervåkingsprogrammene. Ved behov etableres det ny infrastruktur knyttet til VA-systemer og avisingsplattformer for å sikre at lufthavnene kan drifte innenfor kravene i utslippstillatelsene og at det unngås uakseptabel miljøpåvirkning.

Riksrevisjonen har i 2021 gjennomført en undersøkelse av Svalbardselskapenes håndtering av klimarisiko, der blant annet Svalbard lufthavn ble vurdert. Undersøkelsen gikk inngående inn i de rutiner og prosedyrer som lufthavnen har for håndtering av avvik, og de tiltakene som allerede er planlagt og utført. Avinor er tilfreds med Riksrevisjonens konklusjon om at selskapet har kompetanse og evne til å utføre tiltak for å møte klimaendringene.

Avinor opplever økt interesse fra finansmarkedet rundt spørsmål knyttet til bærekraftig utvikling, og finansinstitusjoner er opptatt av hva som kan skje i forhold til klimaendringer som igjen kan påvirke bla selskapets soliditet. EUs taksonomi har seks miljømål, hvorav ett er klimatilpasning. Avinor ser nå på hvordan tiltak og informasjon om virksomhetens arbeid med klimatilpasning skal formidles i fremtiden for å møte nye krav og forventninger.

Ytre miljø

I Avinor er «Ytre miljø» definert gjennom fagene avfall, vann og grunn, støy og naturmangfold. Disse fagene er også sterkt knyttet til fire av de seks miljømålene EU-kommisjonen har definert i EUs taksonomi.

Vann og grunn

Avinors miljømål for faget Vann og grunn i perioden 2021-2025 er:

- *Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø.*
- *Avinor skal redusere utlekking av prioriterte miljøgifter fra lufthavnene.*

Drift av lufthavner medfører forbruk av ulike kjemikalier med tilhørende potensielle utslipp.

Avisingskjemikalier brukes for å redusere is og snø på fly og rullebane slik at forholdene 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. I denne sammenheng er det relevant at det europeiske regelverket for vinteroperasjoner er endret for å øke sikkerheten og hindre uønskede hendelser på rullebanen. Dette trådte i kraft i august 2021, og kan medføre en økning i bruk av baneavisingskjemikalier på flere av Avinors lufthavner.

Alle Avinors lufthavner har egne utslippstillatelser i henhold til Forurensningsloven som bl.a. regulerer hvor mye avisingskjemikalier og kjemikalier til brannøvelser som er tillatt å bruke og hvor mye som eventuelt kan slippes ut. Forurensningsmyndighetene er derfor varslet om det mulige merforbruket. Avinor har imidlertid søkt Norsk forskningsråd om midler til å utarbeide datasystemer som kan medføre at økningen ikke blir så stor som antatt.

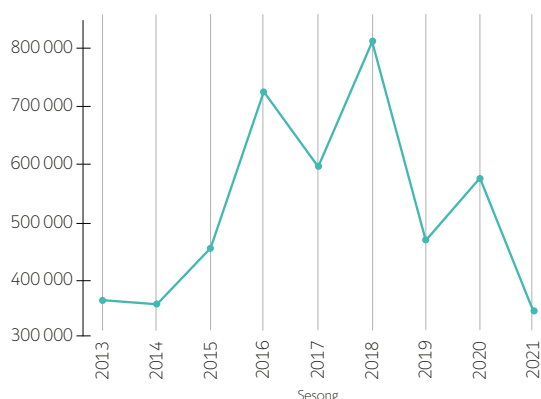
Avinor har søkt om og mottatt flere reviderte utslippstillatelser de siste årene, bl.a. pga. økt kjemikalieforbruk, men også på grunn av endrede avrenningsforhold. Det siste året har lufthavnene i Hammerfest og Namsos fått reviderte tillatelser. I flere av tillatelsene stilles det nå krav til omfattende undersøkelser av resipientforholdene som skal sikre at kravene i vannforskriften/EUs vannrammedirektiv tilfredsstilles. Slike undersøkelser er de siste to årene gjennomført på Rørvik, Tromsø, Kristiansand, Harstad/Narvik og Hammerfest.

Resultatene fra slike undersøkelser har vist at ved enkelte lufthavner er det dårlig miljøtilstand i resipientene, mens ved andre lufthavner ser ikke driften ut til å ha noen påvirkning på omkringliggende miljø. Der miljøpåvirkningen er negativt, vurderes avbøtende tiltak. Forurensningsmyndighetene kan også pålegge Avinor slike tiltak, slik de har gjort ved Tromsø lufthavn, hvor tiltak ved både utslippsledninger og avisingsplattform er et krav i lufthavnens utslippstillatelse. Forprosjekt for ny flyavisingsplattform pågår og planlagt ferdigstillelse er i 2025.

Pandemien har de siste to årene ført til en nedgang i flytrafikken og dermed også den totale bruken av avisingskjemikalier. Dette gjelder både fly- og baneavisingskjemikalier.

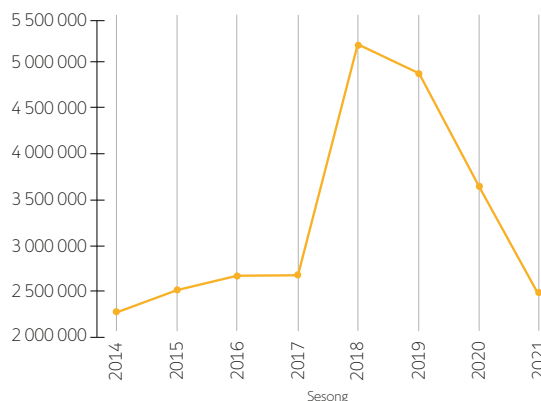
FORBRUK AV BANEAVISINGSKJEMIKALIER

kg KOF



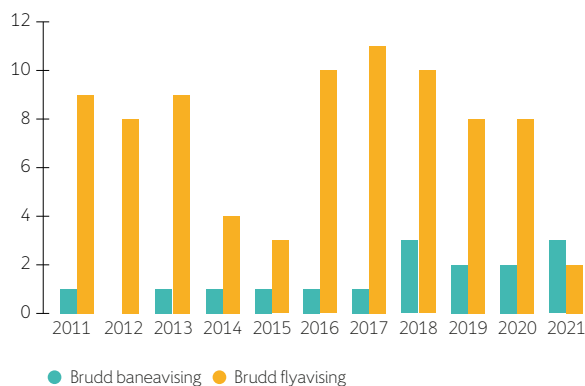
FORBRUK AV FLYAVISINGSKJEMIKALIER

Antall liter omregnet 100 % glykol



I løpet av 2021 var det ved Avinors 43 operative lufthavner brudd på vilkår for flyavising ved to lufthavner og for baneavising ved to andre lufthavner. Forurensningsmyndighetene er informert om overskridelse. Det er ikke blitt påvist noen miljømessig konsekvens av overforbruket. For Kirkenes lufthavn vil det søkes om revidert tillatelse i løpet av 2022.

ANTALL LUFTHAVNER MED BRUDD PÅ VILKÅR I UTSLIPPSTILLATELSEN



I tillegg hadde Oslo lufthavn brudd på sin resipientbaserte utslippstillatelse to ganger i løpet av 2021. Begge var overskridelse av grenseverdien for olje i grunnvann og var i forbindelse med to kjente, gamle oljeforurensede lokaliteter. Disse anses da ikke som nye avvik, men rapporteres likevel til Miljødirektoratet. Det ble ikke påvist brudd på grenseverdiene for avisingskjemikalier på Oslo lufthavn i 2021. I 2021 ble det startet opp et nytt overvåkningsprogram for tiltaksorientert vannovervåkning av grunnvann etter vannforskriften. Programmet skal bidra til å gi en vurdering av samlet miljøbelastning på grunnvannsmagasinet.

Pandemien har ført til noe færre utbyggingsprosjekter i løpet av 2021, men det har likevel være gjennomført prosjekter som har medført håndtering av forurenset grunn. Håndtering av PFAS-forurensede masser er spesielt kostnadsdrivende i prosjekter, og det søkes å kartlegge slike forurensinger i tidlig prosjektfase, slik at de totale kostnadene i prosjektene tydeliggjøres. 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.

I EUs taksonomi er det foreslått flere aktiviteter som er relevante for fagområdet vann og grunn. Kriteriene som skal fylles for at disse aktivitetene kan klassifiseres som bærekraftige, setter krav utover vilkårene i utslippstillatelsene. Dette vil si at å operere i henhold til myndighetskrav ikke nødvendigvis er tilstrekkelig for at en aktivitet skal være bærekraftig.

PFAS

Avinor har siden 2001 benyttet PFOS-fritt brannskum og siden 2012 benyttet brannskum helt uten fluorforbindelser. Imidlertid har historisk bruk ført til forurensning i grunnen på Avinors lufthavner. Forurensningen er i hovedsak knyttet til aktive og nedlagte brannøvningsfelt, samt andre arealer som tidligere ble benyttet til øvingsaktivitet. Disse forurensningene bidrar fremdeles til at noe PFAS lekker ut i naturen omkring lufthavnene.

Avinor mottok i mai 2020 pålegg fra Miljødirektoratet knyttet til våre PFAS-forurensede lokaliteter, og Avinor har siden da utført betydelig supplerende undersøkelser (jord, vann, sediment og biota) ved ti prioriterte lufthavner, samt Svalbard. I 2021 mottok Avinor pålegg om utarbeidelse av tiltaksplaner for opprydning i PFAS-forurenset grunn ved Tromsø, Svalbard, Rørvik, Bergen og Ålesund. Tiltaksplaner for Rørvik og Bergen er oversendt

Miljødirektoratet, og det jobbes med de øvrige.

Opprydningen av et PFAS-forurenset brannøvningsfelt ved Harstad/Narvik, Evenes ble ferdigstilt sommeren 2021.

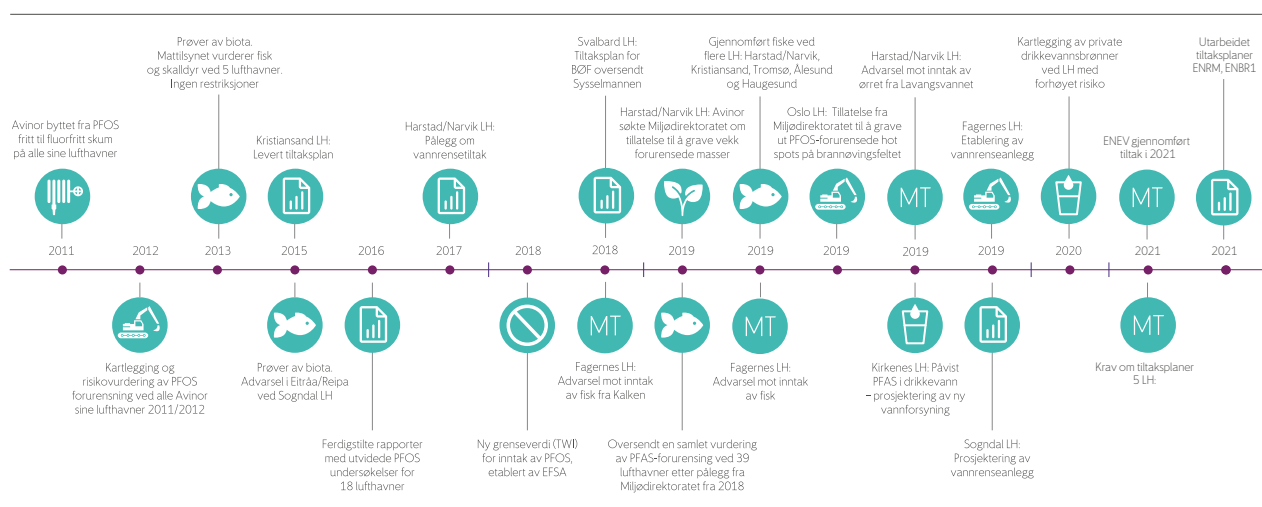
Tiltaket innebar fjerning av betydelige volumer PFAS-forurensede masser, og sluttrapporten konkluderte med at det var fjernet i overkant av 22 kg PFAS gjennom tiltaket. En del av forurensningen spredt ut i et myrområde, og restaurering av myr ble inkludert i prosjektet. Det er begrenset erfaring med denne typen restaurering og det vil ta tid før myren reetableres. Dette vil følges opp i årene som kommer.

Ved Fagernes lufthavn pågår rensing av vann fra det nedlagte brannøvningsfeltet, og anlegget viser god renseeffekt. Ved Sogndal lufthavn er det også etablert et rensesanlegg, og i 2021 har det pågått utbedringer av dette for å øke renseeffekten.

Ved Oslo lufthavn pågår rensing av grunnvann fra PFAS-forurensede områder ved brannøvningsfeltet, og dette fanger opp PFAS som lekker fra dette området og bidrar til å redusere risikoen i nærmiljøet. I 2021 har anlegget renset 3 220 g PFAS, og totalt siden oppstarten i 2015 har anlegget fjernet 19,86 kg.

Avinor gjennomførte også i 2021 markedsdialog for å øke vår kunnskap om nye og relevante tiltaksmetoder for PFAS-forurenset jord og/eller vann. Avinor har som målsetning å kunne ta i bruk tiltaksmetoder som har lavere CO₂-utslipp og er mer kostnads-effektive enn metoder som til nå har vært tatt i bruk (vannrensing/graving og deponering).

Ytterligere informasjon om Avinors arbeid med PFOS-forurensede områder, ligger tilgjengelig på Avinors nettsider under «PFOS i fokus»: <https://avinor.no/konsern/miljo-og-samfunn/pfos-i-fokus/pfos-i-fokus>



FLYSTØY

Avinor har et miljømål å arbeide aktivt for å begrense støybelastningen (fra fly- og helikoptertrafikk) for bosatte i lufthavnens nærområder. Støy inngår også i EUs taksonomi under miljømålet «forebygging og kontroll på forurensing». For flere økonomiske aktiviteter, bl.a. byggeprosjekter, er det foreslått kriterier for støybelastning og hvordan dette skal håndteres for at en aktivitet skal anses som bærekraftig.

Innføring av kurvede inn- og utflygningsprosedyrer ved lufthavnene som styrer fly og helikoptertrafikken i større grad utenom der mennesker bor, er et av de viktigste tiltakene for å redusere støybelastningen.

I 2021 er det blitt implementert støyreducerende prosedyrer for helikopter på Bergen lufthavn, Flesland.

På Oslo lufthavn er det etablert et støy- og traseovervåkningsanlegg som brukes til å overvåke at flybevegelsene er iht de fastsatte prosedyrene for lufthavnen, samt støynivåene på enkelte punkter rundt lufthavnen. Lufthavnen har en egen støyforskrift som har krav om et slikt anlegg, og at det skal rapporteres resultater hver måned. Resultatene viser at flybevegelsene nå i større grad enn tidligere er ihht de fastlagte prosedyrene.

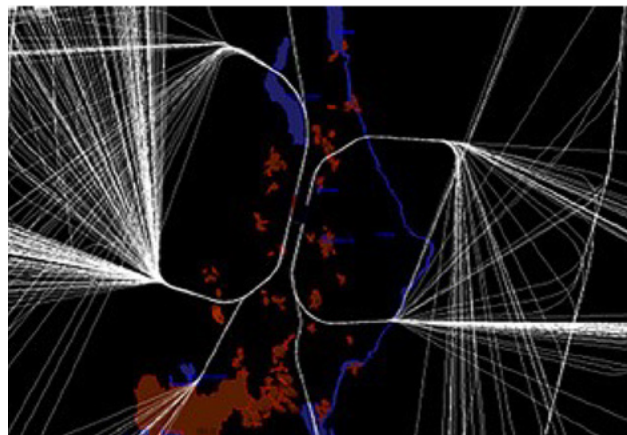
Andelen kurvede innflygninger ble 11,5 prosent i 2021.

På lufthavnene i Bergen, Stavanger og Trondheim er det etablert et system for traseovervåkning som brukes til å overvåke om flybevegelsene er ihht de fastsatte prosedyrene for disse lufthavnene. Støytillpassede prosedyrer er viktige tiltak for å redusere påvirkningen støy har på beboerne ved lufthavnene og systemet brukes derfor til å dokumentere om disse tiltakene følges. Pga tekniske problemer med IT systemene i Avinor har ikke disse systemene fungert tilfredsstillende og det foreligger derfor heller ikke resultater. Det var planlagt at nødvendige tiltak ville bli gjort slik at systemet skulle være oppe å gå i 2021, men målsettingen ble ikke nådd. Det jobbes i tett samarbeide med leverandøren av systemet med å løse utfordringene.

Kort om flystøy på Oslo lufthavn

Flystøy påvirker nærområdene rundt lufthavnene. Ved Oslo lufthavn blir det arbeidet aktivt for at flystøyen skal være forutsigbar for naboene. Månedrapportene om trafikkutvikling og støynivå som sendes til myndigheter gjøres derfor også tilgjengelig for naboer via Avinors nettsider. Støy- og traséovervåkningsanlegget registrerer flybevegelseser og utfører kontinuerlige støymålinger 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. Et sammendrag av henvendelsene og hvordan trafikkavviklingen påvirker støysituasjonen ved lufthavnen rapporteres til Luftfartstilsynet i den månedlige rapporten fra støy- og traséovervåkningsanlegget.



STATUS FLYSTØY 2021

Figuren viser utviklingen i flystøy og flytrafikken ved Oslo lufthavn fra 2000 til 2021. 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 sank med 0,6 dB fra 2020 til 2021, samtidig som antallet flybevegelseser økte med 0,3 prosent. Selv om det var en marginal økning i trafikk-tallene for 2021, ble støybelastningen lavere. Det skyldes i hovedsak utfasingen av eldre flymodeller og introduksjonen av nye, mer støysvake modeller.

Støynivået for 2021 var 5,2 dB under nivået for år 2000, basert på beregninger for all registrert trafikk. Trafikkreduksjonen fra 2000 til 2021 på 80 492 flybevegelseser tilsvarer en nivåreduksjon på 2,18 dB kontra 2000-trafikken. Det betyr at nye, moderne flytyper har mer enn kompensert for endringen i trafikk.

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 utflygningskorridorene 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 2021 flystøyhenvendelser fra 68 personer. Innbyggerne i Ullensaker, Eidsvoll og Nannestad står for den største andelen. Det er tilsvarende antallet klager i 2010.

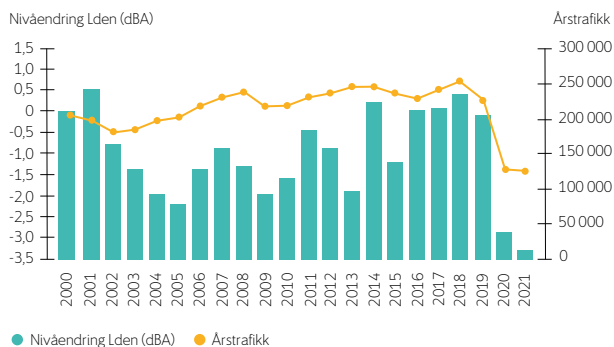
Ved Bergen lufthavn, Flesland er det opprettet nye inn- og utflygningstraséer for helikopter som blant annet gjør at man varierer overflygning over ulike områder. Prinsippene for de nye traséene er:

- Jevn fordeling og mulighet for avlastning av helikoptertrafikk over bebygde områder
- Traséer er i størst mulig grad forsøkt lagt til områder med minst bebyggelse
- Avinor har prøvd å skjerme skoler og barnehager
- Ankomster skal skje på 3000 fot og med 120 knop hastighet lengst mulig.

Antall innbyggere innen 500 m fra traséer er redusert med 13 prosent iht analyse i GIS. Lufthavnen har med dette organisert trafikken slik at den blir forutsigbar med definerte traséer.

Avinor har også utført støykartlegging for 3 lufthavner på bakgrunn i kravene i T-1442 «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging». Disse lufthavnene er Bergen, Rørvik og Molde.

FLYTRAFIKK OG STØY PÅ OSLO LUFTHAVN



Støy fra F-35 på Evenes

Stortinget vedtok 14. juni 2012 at de nye F-35 skal stasjoneres på Ørland. Fire av flyene skal stasjoneres på Evenes i en base for Quick Reaction Alert (QRA) og høy luftberedskap (HLB). Stortingets vedtak innebærer en gjenopptagelse av Evenes som permanent militær flystasjon. Det er påvist at F-35 ved avgang påfører områdene rundt terminalbygget støynivåer over LpASmax på 115 dBA, som i den statlige reguleringsplanen ansees å kunne være hørselskadelig. De høye støynivåene oppstår i forbindelse med en avgang med F-35 med etterbrenner.



Figuren viser utbredelsen av de hørselskadelige støynivåene.

Avinor arbeider med tiltak for å skjerme passasjerer, ansatte og andre besøkende til lufthavnen mot den hørselskadelige støyen. Det kreves omfattende fysiske tiltak i form av passasjerbroer ut til flyene, et parkeringshus og forbedring av fasadene på eksisterende bygningsmasse, i tillegg til organisatoriske tiltak.

ENERGI

For perioden 2019–2025 har Avinor mål om å redusere innkjøpt energi til bygg og anlegg ved sine lufthavner ned til 225 GWh innen utgangen av 2025. Innkjøpt energi til lading av kjøretøy, busser og fly er ekskludert fra målet. Hver lufthavn har identifisert sitt eget sparepotensialet og foreslått tiltak. Konsernmålet kan nås ved at forbruket av energi reduseres og ved at produksjonen av fornybar energi økes, samt at tiltakene styres fra sentralt hold slik at reduksjonen av innkjøpt energi kan gjennomføres så kostnadseffektivt som mulig.

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

Gjennom arbeidet med energieffektivisering jobber også Avinor mot FN sitt bærekraftsmål nr. 7 «Ren energi til alle». Ved å redusere eget energiforbruk og skifte til egenprodusert fornybar energi vil denne energien kunne brukes på andre områder som bidrar til ytterligere utslippskutt, som et skifte fra fossile til elektriske kjøretøy. Med fokus på innovasjon i valg av energiløsninger er Avinor også med på å utvikle energimarkedet i en mer fornybar retning.

Som forberedelse til de første elflyene er Stavanger lufthavn nå halvveis i det seksårige Enova støttede innovasjons- og demonstrasjonsprosjektet Elnett21. Her jobber tunge aktører som havn, næringspark, nettselskap og lufthavn sammen for å forberede seg på de store effektuttakene som lading av transportløsninger vil utløse. Gjennom lokal produksjon og lagring av kraft, smart styring og regionalt samarbeid håper man å lykkes raskt med elektrifisering av transport og redusere/stabilisere belastningen på strømmettet. Elnett21 utvikler forretningsmodeller som forsterker økonomien i mikronett hos aktørene og har kommet med innspill til Reguleringsmyndighet for energi (RME i NVE) på forbedringer. Samarbeidet mellom nettselskap og storkunder (lufthavn/havn/næringspark) bidrar til kunnskap og erfaringer som man kan dra nytte av i resten av landet. Erfaringene fra Elnett21 skal bidra med kunnskap til andre lufthavner i konsernet i prosessen med å forberede den kommende elektrifisering innenfor luftfarten.

I 2021 ble oljefyringsanlegget i rubbhallen ved Røros lufthavn utfaset. Oljefyringsanlegget er erstattet med varmepumpe. Ved utgangen av året har Avinor dispensasjon til oljefyring ved Kirkenes lufthavn. Dispensasjonen gjelder til utgangen av 2024.

Året 2021 har i likhet med 2020 vært et annerledes år, også når det kommer til energiarbeidet. Grunnet mindre trafikk og de konsekvensene som følger med dette, har fokuset ute på lufthavnene vært å tilpasse energiforbruket til det nye aktivitetsnivået. Dette har gitt gode resultater, hvor blant annet Oslo lufthavn Gardermoen har redusert innkjøpt energi med 15 prosent i 2021, sammenlignet med 2019.

AVFALL

Avinor ønsker å være med i omstillingen til en sirkulærøkonomi for best mulig ressursbruk og redusert uttak av råvarer. Dette innebærer også forebygging av avfall og svinn og en visjon om null avfall, kun ressurser i kretsløp. Ressursene må brukes langt mer effektivt, slik at vi reduserer behovet for å ta ut nye ressurser, produktene vare så lenge som mulig, repareres, oppgraderes og brukes om igjen. Når produktene ikke kan brukes om igjen i sin opprinnelige form, må avfallet materialgjenvinnes og brukes som råvarer inn i ny produksjon. Ved å bruke produkter og avfall om igjen, utnyttes de samme ressursene flere ganger og minst mulig går tapt.

Avinors miljømål for avfall i perioden 2021-2025 er:

- Null restavfall: Lufthavnene skal til sammen halvere mengde usortert avfall fra ordinær drift innen 2025, med nullvisjon for usortert avfall i 2030. Med dette mener vi null restavfall – dvs. 100 prosent til ombruk eller materialgjenvinning (av det som er egnet og/eller mulig å sortere ut).
- Kutt matsvinn: Matsvinnet skal reduseres med 50 prosent per passasjer innen 2030 og 30 prosent innen 2025.
- Bygg og anleggsprosjekter: Gjenvinnings- og gjenbruksgrad skal økes. Minimum 70 prosent materialgjenvinning/gjenbruk innen 2025. Det skal gjennomføres et pilotprosjekt for avfallsfritt byggeprosjekt innen 2025. Øke andel ombrukte eller resirkulerte materialer i prosjekt.

I 2021 startet utskifting av bagasjeanlegget på Oslo lufthavn. Prosjektet har god ressursutnyttelse som en hovedstrategi. Mye av det gamle anlegget får nytt liv gjennom gjenbruk på andre av Avinors lufthavner. Andre deler blir gitt til videregående skoler på Østlandet som vil bruke det i sin undervisning i yrkesfag. Når deler som kan gjenbrukes er tatt ut, er det estimert at 95 prosent av resterende materialer blir sortert til materialgjenvinning.

Det kildesorteres på alle lufthavner. Samlet kildesorteringsgrad for ordinær drift var i 2021 49 prosent. Da regnes også fraksjoner som avfall fra fly og oppsamlet strøsand som blandet avfall, dette utgjør totalt ca 20 prosent av det som rapporteres som ikke-kildesortert avfall i 2021. Lufthavnene genererte til sammen totalt 4 427 tonn avfall hvor 379 tonn var farlig avfall. Av avfallsvolumet fra flyplassenes ordinære drift i 2021 ble 29,5 prosent materialgjenvunnet, 65,5 prosent energigjenvunnet og 5 prosent sendt til deponi.

2021 var preget av lite trafikk grunnet Covid-19 og flere planlagte tiltak måtte derfor utsettes. En stor del av mulighetene for avfallsreduksjon, gjenbruk og materialgjenvinning avgjøres allerede ved anskaffelse av produkter og tjenester til lufthavnene. Avinor stiller derfor også miljøkrav i anskaffelser og i kontrakter.

I EUs taksonomi er omstilling til sirkulærøkonomi et av miljømålene, og det er allerede stilt relativt strenge kriterier for gjenbruk og resirkulering av avfall/materialer i ulike typer aktiviteter som er relevante for Avinor. Avinors miljømål innen avfall tilsvarer i mange tilfeller «ingen vesentlig skade», men for å «bidra vesentlig» er kriteriene i EUs taksonomi i mange tilfeller strengere.

Plastposer

For å redusere forbruket tas det betalt for Avinors plastposer. Dette ble innført i 2019 og førte til en nedgang i forbruket av poser. En del av overskuddet fra posesalget går til Handelens miljøfond. Resten av overskuddet går inn i Avinors miljøfond og øremerkes miljøtiltak i regi av Avinor med partnere. Store handleposer produseres nå i Sverige med 80 prosent resirkulert plast, små poser vil også produseres på denne måten når eksisterende lagerbeholdning er brukt. 2021 var preget av lite trafikk grunnet Covid-19, men det ble likevel utbetalt 854 100 kroner til Handelens miljøfond som støtter prosjekter som reduserer plastforsøpling, øker plastgjenvinning og reduserer forbruk av plastbæreposer.

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. På flere lufthavner finner vi levesteder for utrydningstruede arter, som kløverhumlen (sterkt truet) ved Oslo lufthavn eller sibirstarr (sårbar) på Svalbard lufthavn og truede naturtyper som slåttemark (kritisk truet) på Kristiansand lufthavn og strandeng (sårbar) på Namsos lufthavn.

Avinors drift, utvikling og prosjekter påvirker biologisk mangfold på og rundt lufthavnene på flere måter. Nedbygging, drenering, utslipp av mikroplast, kjemikaliebruk med mer, er negative påvirkninger. I noen tilfeller ser man også positive påvirkninger, eksempelvis i områder der det vedlikeholdes eller utvikles til sandholdige, store enger eller englignende områder som kan være leveområder for arter som ellers er sjeldne eller truede.

For å ha oversikt over naturverdiene på Avinors eiendommer og influensområder, fikk Avinor i perioden 2009 – 2014 gjennomført kartlegginger av biologisk mangfold på alle lufthavnene. Resultatene fra kartleggingene er offentlig tilgjengelig i Naturbase. Kunnskapen brukes i drift, Masterplaner og prosjekter og forvaltningsrådene fra kartleggingene følges opp innenfor rammene for trygg og effektiv lufthavndrift. Flere steder gjennomføres tiltak for å ivareta eller forbedre det biologiske mangfoldet. Blant annet gjennomføres det tiltak mot fremmede og skadelige arter.

Avinor har flere pågående og planlagte bygge og anleggsprosjekter. De største prosjektene som blant annet vil føre til omfattende nedbygging av natur, og som er under planlegging, er ny lufthavn Mo i Rana og Ny lufthavn Bodø.

I 2021 hadde Avinor ett restaureringsprosjekt. Ved Evenes lufthavn ble det gjennomført utgraving av PFAS-forurensede masser i et område med rikmyr. Myrmasse og toppvegetasjon fra en annen rikmyr ble så brukt til restaurering av dette området. De tilførte myrmasse var overskuddsmasser fra et annet prosjekt i regi av Forsvarsbygg.



*Restaurering av rikmyr Harstad/Narvik lufthavn, Evenes.
Foto: Ijaz Ahmed*



Nøkkeltall klima og miljø 2017-2021

KLIMAGASSUTSLIPP¹⁾

		2017	2018	2019	2020	2021
Avinor kontrollerer	tonn CO ₂ -ekv.	16 300	15 780	13 530	9 100	9 000
Avinor kontrollerer/passasjer	g CO ₂ -ekv./passasjer	308	290	250	437	401

ENERGI

		2017	2018	2019	2020 ⁶⁾	2021 ⁷⁾
Elkraft	GWh	245	243	238	205	218
Fjernvarme	GWh	25	26	24	21	33
Oljefyring	GWh	6,0	4,1	2,6	1,7	1,7
Reservekraft	GWh	0,8	1,0	1,0	1,0	1,2
Total	GWh	276	274	265	229	254

KJØRETØY – DRIVSTOFF OG ANNEN ENERGI

		2017	2018	2019	2020	2021
Diesel	liter	2 598 254	2 555 823	1 966 264	1 433 316	1 300 000
Bensin	liter	59 460	65 261	60 052	54 175	53 600
Biodiesel	liter	199 730	320 082	1 253 304	648 739	1 182 290
Elbil	km	58 595	80 368	106 933	137 868	174 772
Hydrogenbil	km	10 914	7 848	-	-	-

AVFALL

		2017	2018	2019	2020	2021
Sortert avfall (tonn)	tonn	7 542	5 301	5 028	2 618	2 169
Sortert avfall (tonn)	tonn	5 654	5 086	4 947	2 318	2 258
Total mengde avfall (tonn)	tonn	13 195	10 387	9 975	4 937	4 427
Sorteringsgrad (%)	%	57	51	50	53	49
Farlig avfall (tonn)	tonn	381	512	624	484	379

BRANN- OG HAVARIKJEMIKALIER

		2017	2018	2019	2020	2021
Jetfuel- A1/Parafin	liter	73 852	55 840	36 155	44 662	51 671
Diesel Bensin	liter	2 560	5 742	3 029	346	3 434
Propan	kg	4 064	2 271	1 196	1 166	1 242
Slukkeskum	liter	25 916	24 398	13 983	14 558	6 702
Treningskum	liter	1 006	187	285	286	168
Treningskum	kg	19 563	18 417	10 933	9 771	8 574
Teknisk sprit	liter	872	1 502	1 520	891	1 012
Opptenningsved	kg	3 892	3 400	1 925	3 116	2 075

AVISINGSKJEMIKALIER

		2017	2018	2019	2020	2021
Flyavising						
100 % glykol	liter	3 646 921	5 071 245	5 425 837	2 258 505	3 274 425
Baneavising						
Formiat (flytende form) ³⁾	liter	4 313 719	3 549 226	3 238 999	2 654 390	2 935 226
Formiat (fast stoff) ³⁾	kg	742 529	663 503	600 910	161 825	310 171
Miljøbelastning målt som KOF ⁴⁾	tonn O ₂	731 565	614 005	559 279	382 290	452 919

ANTALL LH MED BRUDD PÅ VILKÅR FOR FLY- OG BANEAVISING

		2017	2018	2019	2020	2021
Flyavising	antall	11 ⁵⁾	10 ⁵⁾	8 ⁵⁾	8 ⁵⁾	2
Baneavising	antall	1 ⁵⁾	3 ⁵⁾	2 ⁵⁾	2 ⁵⁾	2

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

- 1) For 2017 er det gjort en endring av data for klimagassutslipp, da CO₂-utslipp fra elektrisitetsforbruk er trukket ut for alle år og kun oppgitt som Gwh
- 2) Avfallsdata fra og med 2016 er ikke sammenlignbar med tidligere år da utvalget er annerledes.
OSL har kun med tall fra OSL, ikke fra alle andre selskaper som opererer på LH.
- 3) Oppgitt som mengde produkt, ikke konsentrat
- 4) KOF = Kjemisk oksygenforbruk. Dette er mengden oksygen som kreves for å bryte ned kjemikaliet som er benyttet.
- 5) For OSL skyldes bruddet fly og/eller baneavising (resipientbasert tillatelse)
- 6) 2020 - tallgrunnlag er oppdatert
- 7) Energital inkluderer Avinor FS, usikkerhet knyttet til dette tidligere år.



Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver

Avinors adferdsverdier er åpen, ansvarlig, handlekraftig og kundeorientert som skal være gjennomgående i det vi gjør.

Avinors verdiplattform og etiske retningslinjer stiller tydelige krav til ansattes opptreden både internt på arbeidsplassen samt i møte med kunder, forretningsforbindelser og andre som påvirkes av vår virksomhet.

Overordnede resultater fra medarbeiderundersøkelsen (MU) 2021 viser tilfredsstillende resultat på de fleste viktige områder.

Det er høy oppslutning om undersøkelsen blant Avinors ansatte (84 prosent).

- Det er et godt arbeidsmiljø i Avinor
- Jobbtilfredsheten er høy
- Medarbeiderne opplever høy grad av støtte fra nærmeste leder og kollegaer

OMSTILLING I AVINORKONSERNET

Siste halvdel av 2021 ble det igangsatt et arbeid for å gjennomføre organisasjonsmessige endringer i Avinor, også med endringer i konsernledelsens sammensetning.

Kort oppsummert er målet å samle enkelte områder på tvers av konsernet, for å optimalisere og effektivisere driften i alle ledd. Videre skal organisasjonsendringene understøtte den strategiske retningen og samtidig være et sentralt virkemiddel for å nå Avinors fremtidige mål.

Organisasjonsendringene gjennomføres gjennom ulike delprosjekter. Deler av endringene, bl.a. endringene i konsernledelsen ble implementert pr. 1.1. Måldato for øvrige endringer er i løpet av 2022.

Gjennom prosessen har det vært, og er viktig med god dialog og involvering av ansatte, tillitsvalgte og vernetjenesten.

Turnover og bemanningsreduksjon

Ved behov for nedbemanning vil Avinor, så langt det er mulig, løse dette gjennom frivillige avtaler og naturlig avgang uten oppsigelser. Ordningen med gavpensjoner og sluttpakker er derfor gjennomgått og revidert. Flere medarbeidere har i løpet av året benyttet seg av denne muligheten. Dette er årsverk som ikke erstattes og medfører derfor en varig kostnadsbesparelse for Avinor.

SAMARBEID

Andelen fagorganiserte er høy i Avinor. Avinor AS og Avinor Flysikring AS har tariffavtaler med sine respektive foreninger. De tillitsvalgte er derfor viktige medspillere for å realisere konsernets mål.

Avinor har i 2021 hatt et tett samarbeid med de tillitsvalgte, både når det gjelder løpende saksbehandling og mer omfattende endringsprosesser. Følgene av pandemien er fremdeles utfordrende for virksomheten. Partene har i fellesskap arbeidet for å ivareta gode arbeidsforhold, stabil drift og kostnadseffektivitet i hele konsernet og har sammen utviklet den digitale samarbeidsformen under de restriksjoner som er gitt.

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.

KOMPETANSE

Godt lederskap som bidrar til å utvikle medarbeidere er fundamentalt for Avinors virke. Kostnadseffektive tiltak i form av digital opplæring og opplæring ved hjelp av interne ressurser, herunder et mentorprogram for ledere er gjennomført.

Ny strategi ble vedtatt av konsernstyret i desember 2021.

Det er planlagt omfattende satsning på kompetanseutvikling, samt leder- og medarbeiderutvikling for å understøtte gjennomføring av den nye strategien. Nye konsepter for lederevaluering og etterfølgerplanlegging ble utviklet ultimo 2021 og vil implementeres i løpet av 2022.

Som sikkerhetsorganisasjon er Avinor avhengig av å ha rett kompetanse og god oversikt over kompetansebeholdningen til enhver tid. Myndighetspålagt kompetanse utgjør en vesentlig del av Avinors opplæringsaktiviteter. Oppfølgingen av dette er avhengig av god støtte fra konsernets IT-systemer.

I 2021 byttet Avinor både lærings- og kompetansesystem, og gjennomførte i denne sammenheng digital opplæring i nye systemer for ledere, opplæringskoordinatorer og operativt ansatte. Overgang til nye systemer har vært krevende, og det er opprettet et support-team for å bistå lufthavnene i perioden fremover. I 2022 vil det gjøres et betydelig arbeid på forbedring av både system og struktur, samt tettere oppfølging av lufthavner.

Avinor har mange roller som er avhengig av rett kompetanse for å kunne bidra til sikker og stabil drift. I 2021 ble det derfor laget en skreddersydd opplæringsplan til Evenes lufthavn ifm. endringer i drift og økt bemanning knyttet til leveranse av brøytetjenester til Luftforsvaret.

Revidert nasjonalbudsjett bevilget 10 millioner kroner til et ettårig kompetanseløft for luftfarten. Avinor bidro inn på arbeidsgiver-siden, blant annet med å definere opplæringsbehov innenfor luftfart og hvilken utdanning og opplæring som skal inngå i kompetanseløftet. Vår samarbeidspart TASK ble tildelt midler for å bygge kurset *Psykologi i praksis, i lufta og på bakken*. Dette arbeidet starter opp tidlig i 2022, og lages i samarbeid med Avinor, Flyr, Norwegian, Avarn og Menzies.

Avinor opprettet 3 nye lærlingeplasser i 2021, hvorav to er lokalisert i Oslo og én i Stavanger. Det har totalt vært 10 lærlinger i Avinor i 2021. Av disse har 4 stykker bestått sine fagprøver i løpet av året.

Digitalisering

Avinor ble i 2021 medeier i Digital Norway som blant annet tilbyr digitale kurs utviklet i samarbeid med universiteter og høyskoler. Kursene er fritt tilgjengelig for alle ansatte i Avinor, og tilbudene er som et verktøy for kompetanseutvikling.

INKLUDERING, LIKESTILLING OG MANGFOLD

Avinor arbeider aktivt, målrettet og planmessig for å fremme likestilling og mangfold, og hindre diskriminering. I tillegg jobber vi for å hindre mobbing, trakassering, kjønnsbasert vold og seksuell trakassering og har spesielt fokus på holdningsskapende arbeid. Alle ansatte skal ha like muligheter i konsernet og det er null toleranse for enhver form for diskriminering. Økt likestilling og mangfold i konsernet skal være et virkemiddel i arbeidet med å styrke Avinor som en attraktiv arbeidsplass som evner å tiltrekke seg og utvikle dyktige og motiverte medarbeidere.

Konsernledelsen har vedtatt en detaljert handlingsplan for likestilling og mangfold. Begrepet mangfold inkluderer alle dimensjoner som benyttes i samfunnet generelt når mangfold omtales. Avinor ønsker å ha et mangfold i ansattgruppene som i større grad enn i dag speiler våre kunder. Overordnede målsettinger i handlingsplanen er å integrere likestilling og mangfold i ledelse og styring, øke kvinneandelen i lederstillinger, styrke rekrutteringsprosessen, sikre like muligheter for karriereutvikling i Avinor, styrke inkludering og integrering og å hindre utstøting fra arbeidslivet. Det er fastsatt tiltak innenfor hver enkelt målsetting, for eksempel etterfølgerplanlegging for lederstillinger, synliggjøring av kvinnelige rollemodeller

Konsernstyret vedtok i 2021 overordnede prinsipper for mangfold og likestilling og hindre diskriminering.

Se her for Avinors prinsipper for mangfold og likestilling.

For å nå vedtatte mål og ambisjoner jobber Avinor med å:

- sikre at mål, regelverk og policyer ivaretar like rettigheter og muligheter.
- Sørger for at vi har og bruker fastsatte verktøy og prosesser for å rekruttere, utvikle og beholde mangfold.
- Videreutvikler kultur og ledelse for mangfold i konsernet.

KJØNNBALANSE

Det er 2908 ansatte i konsernet ved utgangen av 2021, inkludert både faste (2744) og midlertidig ansatte (164). I Avinor AS er det 1980 ansatte, hvorav 405 kvinner og 1575 menn. I Flysikring er det 928 ansatte, hvorav 223 kvinner og 685 menn. Det har over tid vært en prioritering å få kvinneandelen opp. Det er lav utskiftning (turnover) av ansatte i konsernet i 2021 var det 4,4 prosent. Det går derfor langsomt å øke kvinneandelen gjennom nyansettelser. Få kvinner utdanner seg innen de dominerende yrkesgruppene i Avinor, som plass, brann og redning, flygeleder-yrket og tekniske utdanninger. Avinor har økt fokus på disse yrkesgruppene for å attrahere flere kvinnelige kandidater, men erkjenner at dette er noe det må jobbes aktivt med, og i et langsiktig perspektiv, noe som reflekteres i måten det jobbes med dette på.

	AVI		FS		Konsern		
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	
Kjønnsbalanse i virksomheten K/M	20,4 %	79,6 %	23,4 %	76,6 %	21,4 %	78,6 %	(Dette er både fast, midl., Afiselever, FL-elever, hel og deltid
Andel K/M i midlertidig stilling	6,8 %	93,2 %	0,0 %	100,0 %	6,6 %	93,4 %	(Kun midl. i hel og deltid)
Andel K/M i deltid	43,8 %	56,2 %	40,0 %	60,0 %	43,2 %	56,8 %	(Dette er både fast, midl., Afiselever, FL-elever, hel og deltid
Andel K/M som har tatt ut foreldrepermisjon	39,3 %	60,7 %	33,6 %	66,4 %	37,2 %	62,8 %	
Lønnskartlegging (minst annet hvert år)							
Kartlegging av bruken av ufrivillig deltid (minst annet hvert år)							

Tabellen (FS= Flysikring) over viser fordeling av kvinner og menn i fast, eller midlertidig hel- eller deltidsstilling. tallene inkluderer Afis-elever (Avinor) og flygelederelever(Flysikring).

Ved årsskiftet var det 164 midlertidige stillinger i konsernet som utgjør 5,6 prosent av de ansatte. I Avinor 160 (8, 1 prosent) (K 26 0,9 prosent/M 134 4,7 prosent). I Flysikring 4 i (K 0 0 prosent/M 4 0,4 prosent). Midlertidige stillinger benyttes i størst grad i forbindelse med sesongarbeid, som vintervedlikehold på lufthavner.

Ved årsskiftet var det 74 ansatte i deltidsstilling i konsernet som utgjør 2,5 prosent. Av dette er det i Avinor AS 57 personer, som utgjør 2,9 prosent av de ansatte. (K28 1,1 prosent/M29 1,4 prosent) ansatte og i Flysikring er det 17 som utgjør 1,8 prosent (K5 0,5 prosent/M121,3 prosent) ansatte. Kartlegging viser at Avinor AS har 10 ansatte i ufrivillig deltid hvorav 8 kvinner og 2 menn. I Flysikring fremkom det ikke at det var uønsket deltid. Muligheten for deltid benyttes blant annet i forbindelse med tilrettelegging for ansatte. I forbindelse med nedbemanning har bruk av deltid økt noe.

Uttak av foreldrepermisjon i Avinor Konsern preges av en noe skjev kjønnsbalanse. Kvinner som tok ut foreldrepermisjon tok i snitt ut 21 uker, menn 8,6 uker. Det totale uttaket av foreldrepermisjon i Avinor Konsern, viser at menn tar ut 60,7 prosent av den totale permisjonstiden, mens kvinner tar ut 39,3 prosent. Bakgrunnen for dette er at det er en betydelig lavere kvinneandel i Avinor Konsern totalt sett. Kvinner tar ut forholdsmessig mer av permisjonstiden pr. barn.

Fordelingen av uttak av foreldrepermisjon i Avinor AS viser at kvinner i snitt tar ut 22,4 uker, mens menn i snitt tar ut 9 uker. Fordelingen av uttak av foreldrepermisjon i Flysikring AS viser at kvinner i snitt tar ut 19,5 uker, mens menn i snitt tar ut 8 uker.

REKRUTTERING

Avinor skal ha gode rekrutteringsprosesser som sikrer rett person på rett plass. Avinor vil arbeide for å bygge ned barrierer som bidrar til usaklig forskjellsbehandling ved rekruttering. Avinor vil legge til rette for at vi tiltrekker oss relevante kandidater som gjenspeiler samfunnet og som bidrar til at Avinor løser sitt oppdrag på beste måte.

Avinor skal ha en rekrutteringsprosess som er åpen og evner å se verdien av mangfold. Så langt det er mulig skal personer av begge kjønn delta ved utvelgelse av kandidater, og det er tatt nye grep for å tiltrekke oss kvalifiserte kandidater av begge kjønn og med ulik bakgrunn. Det er fokus på å få mangfold blant finalekandidatene. Utforming av stillingsannonser, kontrakter med rekrutteringsbyrå med krav til mangfold (om mulig) og synliggjøring av rollemodeller er blant tiltak som er gjennomført. Avinors rekrutteringspolicy inneholder konkrete retningslinjer for å sikre objektivitet.

FORFREMMEELSE, UTVIKLINGSMULIGHETER OG KARRIERE

Avinor skal gi ansatte karrieremuligheter utfra saklige og ikke-diskriminerende vurderinger som understøtter selskapets kompetansebehov og bidrar til mangfold.



Forfremmelse og opprykk skal gis på grunnlag av kvalifikasjon og erfaring som er relevant for stillingen

Avinor ønsker at ansatte skal utvikle seg og heve sin kompetanse. Systematiserte prestasjonssamtaler og oppfølging skal bidra til nøytral lønns- og karriereutvikling i konsernet. Ved utvelgelse til medarbeiderprogrammer og internship/praksisplasser tilstrebes mangfold i tråd med målsettingene. Relevante digitale kurs er fritt tilgjengelig for alle ansatte.

Andelen kvinner i ledende stillinger er noe høyere enn andel kvinner totalt med 25 prosent. Andelen kvinner i konsernledelsen er 36 prosent og andelen kvinner i styret er 50 prosent ved utgangen av 2021. Ny og mindre konsernledelse har medført redusert kvinneandel i konsernledelsen.

Det er et mål om at kvinneandelen i ledende stillinger til og med nivå 4 skal være 40 prosent innen 2028. For å nå målet skal blant annet kandidater av begge kjønn foreslås ved etterfølgerplanlegging.

Avinor har i 2021 iverksatt et mentorprogram, videre er det gitt finansiell støtte til 20 ansatte for å ta deltidsstudium i luftfartsledelse. Målet om å øke kvinneandelen og mangfoldet ved rekruttering til lederstillinger er også hensyntatt ved utvelgelse til ordningene. Overfor ledere følges det opp om leder aktivt legger til rette for mangfold i utøvelse av lederrollen, blant annet ved sammensetting av team og prosjektgrupper. Handlingsplanen operasjonaliseres i HR-miljøer gjennom utvikling av verktøy, maler og retningslinjer- med halvårlig oppfølging til konsernsjef som del av Avinors virksomhetsstyring.

Se her for mer informasjon om stillingsgrupper i Avinor.

TILRETTELEGGING

Avinor vil tilrettelegge for mennesker med nedsatt funksjonsevne ved å utvikle arbeidslokaler med universell utforming og bruk av IKT så langt det er mulig. Avinor skal så langt det er mulig tilrettelegge for arbeidstakere som har særlige behov i forbindelse med graviditet. For en del funksjoner ved lufthavnene kreves det spesielle fysiske ferdigheter, slik som brann- og redningstjenesten og i tårn, og arealer er tilpasset deretter.

Avinor jobber for at krav innen universell utforming følges innen infrastruktur, og har gjennomført analyser og tiltak, både fysiske og digitale. Formålet er at flere med nedsatt funksjonsevne kan inkluderes og gjennomføre reiser på en god måte. Ved reise kan også assistansetjenesten være et godt supplement.

MULIGHET FOR Å KOMBINERE ARBEID OG FAMILIELIV

Balanse mellom arbeid og familieliv er et av temaene i forbindelse med medarbeiderundersøkelsen og skal være en del av dialogen mellom leder og medarbeider. Tariffavtalene har bestemmelser om arbeidstid. Avvik fra bestemmelsene rapporteres regelmessig til styrende organer og til AMU og SAMU. Eventuelle avvik følges opp.

I forbindelse med at mange har hjemmekontor er det utarbeidet retningslinjer som også omhandler arbeidstid. Dialog mellom leder og medarbeider er satt i fokus.

TRAKASSERING, SEKSUELL TRAKASSERING OG KJØNNSBASERT VOLD

Avinor har nulltoleranse for trakassering og mobbing i tilknytning til arbeidsforholdet. Avinor jobber for å hindre trakassering, seksuell trakassering og kjønnsbasert vold gjennom ord, handlinger, oppførsel og unnlatelse, også der det ikke ligger en hensikt bak.

Trakassering og mobbing undersøkes i den årlige medarbeiderundersøkelsen (MU). Ansatte som svarer bekreftende på disse spørsmålene, henvises til varslingskanalen. Varslingsrutinene er gjort kjent for alle ansatte, og det jobbes aktivt med oppfølging av varsler som kommer inn. Det viktigste er likevel kontinuerlig fokus på forebyggende og holdningsskapende arbeid.

Sammenlignet med andre virksomheter er det ikke noe som tyder på at Avinor har et systematisk problem med trakassering og uønsket seksuell oppmerksomhet i noen del av organisasjonen.

KARTLEGGING AV LØNN

Avinor skal gi kvinner og menn lik lønn for likt arbeid og arbeid av lik verdi. Det skal være åpenhet rundt kriterier for lønnsregulering.

Avinor har tariffavtaler som dekker alle ansattgrupper i konsernet. Avinors største, og mannsdominerte yrkesgrupper har tariffestet normallønn og tillegg. Ledelse og kvinnedominerte funksjonærgrupper har i hovedsak individuelt fastsatt lønn. Det vil ses nærmere på evt. lønnsforskjeller mellom yrkesgrupper, og årsaken til dette.

Avinor vil jevnlig kartlegge kvinners og menns lønn i konsernet for å sikre lik lønn for likt arbeid.

Avinor har kartlagt lønnsforskjeller mellom kvinner og menn på konsernnivå. Ved kartleggingen er ansatte i konsernet inndelt i 11 grupper. Stillingens ansvar, belastning og kompleksitet er hensyntatt ved inndelingen i grupper. Kartleggingen viser at kvinner tjener i gjennomsnitt 96,3 prosent av menn. En forklaring kan blant annet være at menn er overrepresentert i operative yrkesgrupper som mottar ubekvemstillegg. Innenfor operative yrker har kvinner og menn tariffestede ordninger som sikrer likebehandling. Kartleggingen viser at det innenfor enkelte grupper er naturlig å gjøre videre undersøkelser. Dette vil det jobbes videre med i 2022, og eventuelt handlingsplaner dersom undersøkelsene avdekker skjevheter. Avinor har ikke bonuser eller andre skattemessige naturalytelse.

Se her for mer informasjon om kjønnsbalanse og lønnsforskjeller.



AKTIVITETER I 2021

BEVISSTGJØRING

I 2021 ble både kvinnedagen og Pride markert digitalt. Det var viktig å markere konsernets holdninger selv om muligheten for markering var sterkt begrenset. Pride ble markert for første gang i 2021. I forbindelse med kvinnedagen streamet konsernsjef og Stine Westbye, direktør for Oslo lufthavn, en samtale om Avinors arbeid for likestilling til alle ansatte i konsernet. Tiltakene bidrar til å skape bevissthet og gode holdninger blant ansatte. Avinor deltar i She index, en rangering av virksomheters arbeid med likestilling.

INVOLVERING OG SAMARBEID

Konsernstyret og konsernledelsen i Avinor følger utviklingen i arbeidet med å styrke mangfoldet og hindre diskriminering.

- Det gis årlige rapporteringer om fremgang og aktiviteter til styrets HR-, kompensasjon- og HMS-utvalg og til konsernledelsen.
- Det er utarbeidet en årlig prosess for å sikre kontinuitet i arbeidet.
- Arbeidet er langsiktig og krever tålmodighet og fokus over tid.
- Styrende dokumenter og retningslinjer er etablert for å hindre diskriminering. Ledere skal følges opp gjennom lederdialog.
- Blant annet er det gode kjønnsnøytrale velferdsordninger som full lønn under sykdom, foreldrepermisjon og ved sykt barn.

En arbeidsgruppe bestående av ansatte fra ulike deler av organisasjonen arbeider for å styrke fokus og bevissthet på mangfold og likestilling. Denne arbeidsgruppen gir råd til HR-miljøet og ledelsen om implementering av strategiske tiltak knyttet til mangfold og likestilling i konsernet. Arbeidsgruppen har bidratt aktivt i likestillings- og mangfoldsarbeidet, og flere tiltak er iverksatt.

Alle ansatte er invitert til å fremme forslag om hvordan konsernet kan nå målet om økt mangfold. Ansattes representanter, tillitsvalgte og vernetjeneste, er involvert i arbeidet gjennom at de har gitt innspill til overordnede prinsipper for mangfold og likestilling og for å hindre diskriminering.

Det er undersøkt om det er risikoer for diskriminering eller om Avinor har andre hindre for likestilling. Tillitsvalgte har deltatt i arbeidet, og alle diskrimineringsgrunnlagene, og situasjonene ble vurdert. Grupper av ansatte er satt sammen for å vurdere lønn for likt arbeid og arbeid av lik verdi. Den største risikoen synes å være ved rekruttering. utfordringen er at få kvinner utdanner seg til yrkene Avinor rekrutterer til. Kartleggingen viser at Avinor har etablert ordninger som bidrar til å motvirke diskriminering. Vi vil følge med på om utstrakt bruk av hjemmekontor har en utilsiktet effekt på likestilling og mangfold. Et annet funn er knyttet til at det er skjev kjønnsbalanse mellom ulike yrkesgrupper og at dette kan påvirke lønnsnivået mellom kvinner og menn totalt i selskapene.

Andre tiltak er et tydelig kommunisert etisk regelverk, kjønnsbalanse i rekrutteringsprosesser med mer.

Avinor er opptatt av et Inkluderende Arbeidsliv (IA) og legger vekt på å hindre utstøting fra arbeidslivet. Det tilrettelegges spesielt for ansatte som på grunn av sykdom eller andre forhold ikke lenger fyller fysiske og medisinske krav. Avinor har et partssammensatt IA-utvalg underlagt det sentrale Arbeidsmiljøutvalget. IA-utvalgets oppgaver skal støtte opp om den forebyggende sykefraværsoppfølgingen i konsernet og arbeide for preventiv tiltaksbygging i alle deler av organisasjonen.

Avinor skal være en arbeidsplass med rom for forskjellighet, og vil bidra i arbeidet med å få flere som står utenfor arbeidslivet i jobb. Avinor tilbyr relevante tiltaksplasser for å bidra med arbeidstrening, og har satt et konkret mål på minimum 12 plasser årlig. Dette målet ble ikke nådd i 2021 på grunn av situasjonen

med Covid-19. Avinor har også i 2021 samarbeidet med Kirkens Bymisjon.

ARBEIDET MED HELSE, MILJØ OG SIKKERHET (HMS)

Avinors HMS-arbeid har i 2021 bydd på en rekke spesielle utfordringer – først og fremst knyttet til konsekvenser av Covid-19 og smittevern.

Det langsiktige HMS-arbeidet i Avinor bygger på vedtatt HMS-strategi for perioden 2018-2023. 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 arbeidsglede.

Elementene i det systematiske HMS-arbeidet er utviklet videre gjennom 2021, slik at HMS nå inngår som en naturlig del av selskapets virksomhet på alle nivåer.

De viktigste KPI'ene innen HMS i Avinor er H1-verdi (antall fraværsskader pr. million arbeidede timer), H2-verdi (antall skader med og uten fravær pr. million arbeidede timer) og N-verdi (antall nestenulykker pr. million arbeidede timer). Resultatene for 2021 viser solid nedgang i skadetallene. H1-verdi var 2,3 ved utgangen av 2021, mot 4,8 ved utløpet av 2020. Målsettingen er H1 <3. H2-verdien var 6,6 ved utgangen av 2021, mot 7,7 året før. Målsettingen er H2 <10. N-verdien er 21,9 – her er det ikke fastsatt måltall. Avinor AS har i perioden hatt 7 fraværsskader (mot 15 i 2020). Én skade har vært alvorlig. Det er gjennomført interne undersøkelser etter fem ulike HMS-hendelser i løpet av året.

De viktigste aktivitetene har vært:

- Gjennomføring av kampanjen «Bry deg – si ifra!» med bl.a disse elementene: Tettere oppfølging etter hendelser med personskader, introduksjon av sikkerhetsrunder og PSI-samtaler, forbedring av app for Sikker Jobbanalyse, økt fokus på innrapportering av nestenhendelser og planlegging av et mobilbasert HMS-spill. Siktemålet med kampanjen er en varig forbedring av personsikkerhetskulturen.
- Faglig bistand til og informasjon om smitteverntiltak for ansatte og passasjerer i forbindelse med Covid-19. Ivaretagelse av arbeidsmiljøet til ansatte som arbeider hjemmefra.
- Det er gjennomført en rekke risikovurderinger knyttet til arbeidsmiljø i forbindelse med omstilling.
- HMS-opplæring for ledere, verneombud og AMU-medlemmer er gjennomført i tråd med ambisjonene i selskapets HMS kompetanseplan. Det er imidlertid utfordringer knyttet til verktøyene som brukes i kompetansestyring.
- Forbedret ivaretagelse av HMS knyttet til leverandørstyring, bl.a i innkjøpsprosessene og gjennom utøvelse av Avinors samordningsansvar.
- Oppstart av nye rammeavtaler for bedriftshelsetjeneste, sikkerhetsopplæring og kjemikaliekartotek

VERNETJENESTEN

Avinor er oppdelt i verneområder med ett verneombud pr. område. De store lufthavnene og hovedkontoret har flere verneombud. Det er etablert arbeidsmiljøutvalg på sentralt nivå, på divisjonsnivå og lokalt på enhetene. Utvalgene er sammensatt av et likt antall representanter for de ansatte og ledelsen, og verneombudet og bedriftshelsetjenesten deltar fast.

Det er etablert kjemikalieutvalg, IA-utvalg, AKAN-utvalg og en CISM-/Kollegastøtteordning som underutvalg til Sentralt Arbeidsmiljøutvalg - SAMU.

BRUDD PÅ ARBEIDSTIDSBESTEMMELSER

Det er viktig for Avinor å ikke bryte arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven eller inngåtte tariffavtaler. Konsernet har kontinuerlig oppfølging av hvordan arbeidstiden planlegges. Innen enkelte enheter har det vært en økning i antall brudd på arbeidstidsbestemmelsen, og det har for slike enheter vært særskilt fokus og oppfølging.

Arbeidsplassen i forbindelse med Covid.

Pandemien har påvirket Avinor betydelig. Som en følge av redusert trafikk har det vært permitteringer. 149 ansatte i konsernet var helt eller delvis permittert i 2021. Smitteverntiltak har medført at administrativt ansatte i stor grad har arbeidet hjemmefra. Avinor besluttet å gi et engangsvederlag som et bidrag til bredbånd til alle administrativt ansatte som ble pålagt å jobbe hjemmefra i 2021.

Hjemmekontor

I forbindelse med at mange har jobbet hjemmefra og tilegnet seg digitale ferdigheter og endrede vaner, er det mange som ønsker å ha mulighet til å jobbe delvis hjemmefra også etter pandemien. Hovedregelen i Avinor vil være at arbeidet skal utføres i Avinors lokaler, der arbeidsgiver sørger for nødvendig utstyr. Etter avtale med leder, kan ansatte arbeide hjemmefra i deler av arbeidstiden. Det skal inngås en skriftlig avtale med tilhørende retningslinjer for å tydeliggjøre rammene for slik fleksibilitet. Leder har ansvar for å ivareta arbeidsmiljø, kompetanseutvikling, effektivitet og innovasjon i en hybrid arbeidshverdag.

SYSTEMATISK ARBEID FOR REDUSERT SYKEFRAVÆR

Avinor har gode sykefraværstrutiner. Sykefraværarbeidet har høy prioritet og det arbeides systematisk og godt i hele organisasjonen for å holde fraværet så lavt som mulig.

Avinor har et velfungerende og aktivt IA-utvalg. Utvalget gjennomgår og forbedrer eksisterende rutiner for sykefraværsoppfølging. Innsatsen har spesielt vært rettet mot det korte og det mellomlange sykefraværet med sikte på å redusere langtidsfraværet. Oppfølging og forebygging av sykefravær er faste punkter på agendaen i arbeidsmiljøutvalg og på personellmøter i organisasjonen. Kompetanseheving for ledere innen sykefraværsoppfølging og etterlevelse av IA-avtalen er et prioritert område for Avinor.

Sykefraværet var på 4,7 prosent, i tråd med konsernets mål.

NØKKELTALL ANSATTE

Avinor konsern 2021	2021	2020	2019 fra årsrapport	2018	2017
Antall fast ansatte pr. 31.12.21	2744	2858	3012	3099	3098
Midlertidige årsverk pr.31.12.21	164	154,4	199,1	199,9	209,2
Gjennomsnittsalder fast ansatte	47,5	47,2	46,8	46,7	46,6
Total turnover	4,4 %	5,3 %	4,6 %	4,2 %	3,0 %
Kvinneandel	21,4 %	21,8 %	22,6 %	22,5 %	22,0 %
Kvinneandel lederstillinger	25,0 %	22,8 %	21,2 %	20,5 %	20,1 %
Kvinneandel konsernledelsen	36,0 %	33,3 %	41,7 %	33,3 %	25,0 %
Kvinneandel konsernstyret	50,0 %	50,0 %	50,0 %	50,0 %	50,0 %
Kjønnsbalanse i virksomheten (antall kvinner og menn)	21,4 % kvinner/ 78,6 % menn	21,4 % kvinner/ 78,6 % menn			
Andel kvinner og menn som er ansatt i deltidsstillinger (antall eller prosent)	32 kvinner/ 42 menn 43,2 % kvinner/ 56,8 % menn	82 Kvinner/ 76 Menn			
Gjennomsnitt antall uker foreldrepermisjon for kvinner	21	22 uker			
Gjennomsnitt antall uker foreldrepermisjon for menn	8,4	12 uker			
Sykefravær – konsern	4,7 %	4,7 %		4,7 %	4,5 %
Sykefravær – FS	4,5 %	4,0 %			
Sykefravær – Avinor	4,9 %	5,0 %			
Fordeling rekrutterte kvinner/menn	31/110	35 nyansatte i 2020; 8 kvinner og 27 menn			
H1-verdi	2,3				
Avinor som attraktivt selskap (skala 1–5)	4,0				

NÆRMERE OM ALDERSFORDELING

Aldersfordeling	<30	30–50	> 50
Antall fast ansatte eks FL-elever	128	1439	1177
Styret	0,0 %	0,0 %	100,0 %
Konsern-ledelsen	0,0 %	27,3 %	72,7 %
Fast ansatte	4,7 %	52,4 %	42,9 %
Total turnover fordelt etter alder	11 %	41 %	48 %
Antall som har sluttet	14	50	58
Turnover etter antall i aldersgruppe	10,9 %	3,5 %	4,9 %
Turnover fordelt på alder	0,51 %	1,82 %	2,11 %



Avinor skal sikre bærekraftig økonomi og ansvarlig forretningsførsel

Avinor forvalter betydelige verdier på samfunnets vegne og er en stor investor i infrastruktur som er avgjørende for samfunn og næringsliv. Konsernet arbeider systematisk for å bekjempe alle former for korrupsjon, diskriminering, miljøkriminalitet og trakassering.

Avinor sikrer finansiering av et nettverk av små og store lufthavner i hele landet. Lufthavnvirksomhet drives som én økonomisk enhet, der de store bedriftsøkonomisk lønnsomme lufthavnene finansierer det øvrige lufthavnettet.

BÆREKRAFTIG ØKONOMI

Avinor er normalt selvfinansiert, gjennom trafikkinntekter fra flyselskapene, inntekter fra kommersielle leietagere og direkte salg til passasjerene. Kommerielle inntekter utgjorde i 2019 omkring 54 prosent av driftsinntektene, mens trafikkinntekter fra flyselskapene utgjorde normalt omkring 46 prosent. Dette har blitt vesentlig endret som følge av pandemien, men forventes å være bildet når trafikken igjen normaliseres.

En mindre del av konsernets inntekter er fra oppgaver som utføres for andre aktører, for eksempel Forsvaret. Flysikrings-tjenesten er finansiert gjennom trafikkinntekter fra flyselskapene for bruk av underveistjenesten, samt inntekter fra drift av tårn- og innflygingstjeneste fra Avinors lufthavnvirksomhet.

Avinor har gode rammebetingelser for kommersiell inntjening ved lufthavnene, og er avhengig av at disse videreføres og er stabile over tid. Avgiftsfri handel er et viktig bidrag til konsernets finansiering av et landsdekkende luftfartsnettverk av høy kvalitet. Avinor er forberedt på at ordningen også i fremtiden vil være gjenstand for politisk diskusjon, og legger derfor stor vekt på å forvalte muligheten til å drive avgiftsfritt salg på en balansert, ansvarlig og godt akseptert måte.

Avinor er også en stor grunneier, og har kunnet realisere viktige verdier som følge av tidligere års investeringer i fast eiendom. Utvikling av områdene i lufthavnenes nærområder vil også i de kommende år bidra til utvikling av lufthavnenes attraktivitet som knutepunkt og til lokal utvikling. En nærmere redegjørelse for konsernets regnskap og resultater følger av styrets årsberetning og presentasjonen av regnskap og noter.

Avinor er forpliktet til å sikre fullt samsvar med alle lovbestemte forpliktelser og full fremlegging til skattemyndighetene. Avinor handler etter armlengdeprinsippet, engasjerer seg ikke i kunstige skatteordninger og vurderer aktivt alle sider av skatteplanleggingen. Avinors virksomhet er i sin helhet innenfor norsk

beskatningssfære. Avinor følger en skattestrategi som bygger på etablerte prinsipper, er transparent og bærekraftig og i samsvar med Avinors etiske prinsipper. Konsernets skattestrategi er delt på vår hjemmeside.

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 antikorrupsjonsprogrammet.

Avinor er medlem av Transparency International Norge. Som medlem bidrar Avinor til felles innsats for åpenhet, integritet og ansvarlighet i samfunnet for å forhindre korrupsjon og misligheter nasjonalt og internasjonalt. Videre forplikter vi oss til å praktisere null-toleranse for alle former for korrupsjon i Avinor og til å få på plass egnede tiltak mot korrupsjon.

Avinor har implementert overvåking av korrupsjonsrisiko i konsernsystem for strategisk virksomhetsstyring. Avinor som byggherre har til enhver tid store utbyggingsprosjekter på mange av våre lufthavner. Bygg- og anleggsbransjen har vært gjenstand for en rekke hendelser knyttet til korrupsjon og prissamarbeid i Norge. Avinors risikoeksponering for korrupsjon og misligheter er derfor stadig aktuell. 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 tillegg-faktorer 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 gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse av korrupsjon og misligheter i prosjektstyringsmiljøene i utbyggings-avdelingen og i IT-miljøene. Risikoer som er identifisert håndteres gjennom relevante tiltak etter diskusjoner med compliance officer og fagmiljøene. Oppfølging og effekten av tiltakene rapporteres gjennom konsernets system for virksomhetsstyring.

I 2021 har vi oppdatert risiko- og kontrollmatrise for korrupsjon og misligheter innen seks definerte risikoområder. Effekten av eksisterende kontrolltiltak er vurdert og ytterligere risikoreduserende tiltak er identifisert. Disse iverksettes fortløpende i prosessene.

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 etisk regelverk. 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 bidra i diskusjon om relevante sanksjoner ved manglende etterlevelse.

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 opptreden i strid med konkurransereglene. Det er utarbeidet elektronisk 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 2021 har vi videreutviklet opplæringsprogram innen etikk og antikorrupsjon. Opplæringen består av en gjennomgang av konsernets etiske retningslinjer med et tilhørende kurs. Kurset oppdateres årlig med nye dilemmaer for å hindre at kurset blir gjentakende. På den måten tror vi at vi treffer en bredere målgruppe. Hele organisasjonen inviteres til å bidra med etiske dilemmaer som kan inngå i nye kurs.

I tillegg til obligatorisk gjennomgang av etiske retningslinjer og tilhørende e-læringskurs for alle ansatte gjennomføres dilemmatrening tilpasset risikoen det aktuelle nivået i organisasjonen kan bli eksponert for eksempelvis som deltaker i større anskaffelser.

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 avtalevilkårene skal sikre at tredjeparter Avinor inngår kontrakter med har etiske retningslinjer og tar samfunnsansvar på alvor. Kravene gjelder også overfor eventuelle underleverandører

i en kontraktssleveranse. Avtalebestemmelsene gir mulighet for revisjon av den enkelte kontraktspart. 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 blant annet kunne danne grunnlag for vurdering av sammensetning av team som skal sørge for anskaffelser på Avinors vegne, deltakelse i utredningsoppdrag, deltakelse i beslutningsprosesser knyttet til næringsinteresser etc. Konsernstyrets medlemmer og ledende personell rapporterer løpende sine verv utenfor Avinor-konsernet. Som del av kontrollregimet gjøres kartlegginger av formelle relasjoner mellom Avinors konsernledelse, styret og leverandører. Eventuelle relasjoner dokumenteres og gjennomgås med den det gjelder. Denne årlige kontrollen kommer i tillegg til de vurderinger som skal gjøres når det oppstår spørsmål om den enkeltes habilitet.

I 2020 ble det nedlagt forbud mot direkte og indirekte investeringer og handel med finansielle instrumenter i utpekte selskaper. Forbudet gjelder ikke deltakelse i aksjefond der den enkeltes handel ikke kan påvirke verdien av fondet. Forbudet gjelder medlemmer av konsernledelsen og deres nærstående samt strategiske nøkkelledere. Det gjøres en årlig vurdering av hvilke selskaper som er relevante å nedlegge forbud mot å investere i.

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

Leverandører som vil delta i konkurranse om kontrakt med Avinor må forplikte seg til å etterleve våre prinsipper om ansvarlig forretningsførsel og sosial bærekraft. Prinsippene speiler Avinors etiske regelverk. Vi krever blant annet at internasjonale menneskerettigheter respekteres og at våre kontraktsparter ikke skal medvirke til brudd på disse. Kontraktsparten skal videre sørge for at arbeidernes lønn tilfredsstillende til minstelønn, at arbeidstid er i samsvar med gjeldende nasjonal lov, at arbeidere 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 egen-erklærings skjema (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 risiko- utsatt for korrupsjon og misligheter, om den aktuelle kontrakt er omdømmesensitiv for konsernet, om leverandøren eller underleverandøren har betydelig produksjon utenfor Europa o.l.

Avinor har en risikobasert tilnærming til håndtering av leverandører og andre tredjeparter. Temaer som inngår i risikovurderingen vil være om tredjeparten har vært involvert i uønskede hendelser i relasjon til menneskerettigheter, arbeidsstandarder, helse- miljø- og sikkerhet, ytre miljø og forbudt

forretningspraksis, ref våre prinsipper om ansvarlig forretningsførsel. I 2021 har Avinor utarbeidet og publisert retningslinjer for når vi skal gjennomføre bakgrunnsundersøkelser av nye kontraktsparter. Slike Integrity Due Diligence (IDD)-analyser utgjør en del av beslutningsunderlaget for tildeling av kontrakter.

Avinor har inngått samarbeidsavtale med Skatteetaten om forsterket innsats mot arbeidsmarkeds kriminalitet. Formålet med avtalen er å etablere et løpende samarbeid som forsterker og utvider 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. Samarbeidet gir Avinor mulighet til å sjekke leverandørenes skatte- og avgiftsforpliktelser og kontroll av skatteattest. Store utbyggingsprosjekter skal kontrolleres løpende i tråd med samarbeidsavtalen og vi har etablert regelmessig oppfølgingsmøter med Skatteetaten.

I 2020 anskaffet vi støtteverktøy (HMSREG) som bidrar til oppfølging av våre leverandører innenfor seriositetsarbeidet, herunder arbeidsmiljøloven, forskrift om lønns- og arbeidsforhold i offentlige kontrakter og skatte- og avgiftslovgivningen. Systemet bidrar til en enklere registrering av mannskap og gir en bedre oversikt over hvem som befinner seg på prosjektet til enhver tid, og kan benyttes til å gjennomføre seriositetskontroller. I HMSREG er det mulig å overvåke om selskaper vi har kontrakt med følger lover og regler, overholder arbeidstid og betaler skatter og avgifter. Alle utbyggingsprosjekter skal benytte HMSREG. Rutiner for kontraktsoppfølging skal sikre at alle anskaffelser innenfor bygg- og anleggsprosjekter underlegges regimet med innhenting av utvidet skatteattest i tråd med samarbeidsavtalen med Skatteetaten og at de har StartBANK-medlemskap.

I 2020 inngikk vi to-årig avtale med koordinator for forebyggende og kontrollerende aktiviteter innen arbeidslivskriminalitet i de største prosjektene. Avtalen vil bli forlenget når den løper ut inneværende år.

I 2021 er det ansatt fagleder innenfor seriositet og arbeidslivskriminalitet som ytterligere skal bidra i arbeidet. Løpende jobbes det med å etablere gode rutiner innenfor dette viktige området som skal gjelde alle våre prosjekter.

Prosedyre for seriositets- og a-krimarbeidet er vedtatt og trådte i kraft 1. november 2021. Prosedyren er utarbeidet for å sikre at Avinor som oppdragsgiver og/eller byggherre tar ansvar for å fremme seriositet og å sikre et ansvarlig arbeidsmarked med like konkurransevilkår. Seriositetskrav er en del av Avinor sine krav til leverandørenes samfunnsansvar i anskaffelsesprosessen. Hovedleverandøren har ansvar for å videreformidle samtlige krav til samfunnsansvar og seriositet i sine avtaler med underleverandører som direkte medvirker til å oppfylle arbeid under kontrakten.

Avinor deltar i et landsdekkende samarbeidsforum mot a-krim i anleggsbransjen, opprettet på bakgrunn av regjeringen Solberg sin reviderte strategi mot arbeidslivskriminalitet (tiltak 16) i 2021. Tilsvarende forum er planlagt etablert i 2022 for byggebransjen og Avinor ønsker å delta også her.

AVINOR SKAL HA GODE VARSLINGSRUTINER FOR HÅNTERING 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 fremkommer gjennom varslingsordningen.

I 2021 mottok utvalget 30 henvendelser. Alle henvendelsene er ferdig behandlet. Det er ikke funnet grunnlag for å konkludere med kritikkverdige forhold i noen av sakene som er tatt opp til behandling som mulig kritikkverdige forhold. Oppfølging skjer på relevant nivå i organisasjonen. Reaksjoner / sanksjoner avhenger av type sak/alvorlighet etc. Det er viktig at lærdom som erfares gjennom den enkelte sak kommer hele virksomheten til gode slik at en unngår tilsvarende hendelser andre steder i organisasjonen.

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 kontraktsinngåelse.


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 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 fører behandlingsoversikt med beskrivelse av formålet for den enkelte behandling av personopplysninger. Vi vurderer personvernkonsekvenser ved innføring av nye tekniske løsninger for å sikre innebygd personvern, og vi har etablert system for internkontroll etter personopplysningsloven med forskrifter. Avinors interne og eksterne personvernerklæringer 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. Vi er i kontinuerlig dialog med samarbeidspartnere på lufthavnene med tanke på roller og ansvar for dataflyt knyttet til passasjer- og bagasjebehandling.

Avinor har meldt inn tre brudd på personopplysningsikkerheten (avvik) til Datatilsynet i 2021. Alle avvikene er lukket. Vi har ikke mottatt klager som gjelder brudd på kunders personvern i 2021.

Mål og resultater bærekraft 2021

Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester

BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2021
 <p>9 INDUSTRI, INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR</p>	Punktlighet: 88 prosent Regularitet: 98 prosent	<ul style="list-style-type: none"> · Punktlighet 88 prosent · Regularitet 98 prosent
	Alle lufthavner skal sertifiseres i henhold til ISO 14001:2015-standard	<ul style="list-style-type: none"> · Sentral miljøstyring og operativ drift av lufthavnene sertifisert etter ISO 14001:2015-standard · I 2019 gjennomførte sertifiseringsselskapet Rise sertifiseringsrevisjon, Avinor ble re-sertifisert for en ny treårsperiode
	Lufttransport skal være tilgjengelig for alle	<ul style="list-style-type: none"> · Gjennomført kartlegging etter «Forskrift om universell utforming» · Gjennomført bygningsmessige tiltak · Vedlikeholdsprogram som startet i 2019, fortsatte i 2020 og vil strekke seg til 2025 · Analysert hvilke digitale løsninger det kan være aktuelt å satse på
	Avinor skal effektivisere, modernisere og investere i økt kapasitet	<ul style="list-style-type: none"> · Tilrettelegger for økt non-Schengen trafikk på Avinor Oslo lufthavn · Ny terminal planlegges på Tromsø lufthavn · Fjernstyrte tårn: Pr. 31.12.21 er tårndriften på Røst, Hasvik, Vardø og Berlevåg overført til fjernstyring. Senter for fjernstyrte tårn i Bodø åpner · Tårntjenesten ved Kristiansand og Ålesund overtatt av spanske SAERCO i februar 2019 for en femårsperiode · Senter for fjernstyrte tårn i Bodø åpner 1. juni 2022.
	Oslo lufthavn har som mål å komme inn blant topp-10 på kundetilfredshet i Europa	<ul style="list-style-type: none"> · Sammenlignet med 2019 (siste «normale» driftsår) gikk den overordnede tilfredsheten på Avinors lufthavner, vektet etter passasjerer, noe ned, fra 4,17 (av maksimalt 5) i 2019 til 4,12 i 2021. Totalt sett lå Avinors lufthavner som helhet litt under gjennomsnittet i Europa
	Avinor skal forebygge uønskede hendelser og sikre god beredskap	<ul style="list-style-type: none"> · Det var ingen luftfarts-ulykker i 2021 · Det var i 2021 ingen luftfartsulykker med eller uten personskader eller alvorlige luftfartshendelser i norsk luftfart der Avinor medvirket til årsaken

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

BÆREKRAFTSMÅL

AVINORS MÅL

RESULTATER 2021

13 STOPPE KLIMAENDRINGENE



Avinor skal innen 2022 halvere egne totale kontrollerbare klimagassutslipp sammenlignet med 2012, og bidra til å redusere klimagassutslipp fra tilbringer-tjenesten og flytrafikken

- Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndrift omkring 9100 tonn CO₂-ekvivalenter
- Klimagassutslipp fra alt jetdrivstoff til sivile formål var på 2,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2019 (siste offisielle tall)
- På grunn av pandemien er det ikke relevant å sammenligne 2021 med tidligere år. 2021-målene ble oppnådd allerede i 2019 for de fleste av Avinors lufthavner

7 REN ENERGI TIL ALLE



For perioden 2019–2025 har Avinor et mål om å redusere innkjøpt energi til bygg og anlegg ved sin lufthavner ned til 225 GWh innen utgangen av 2025.

- Oslo lufthavn har redusert innkjøpt energi med 15 prosent i 2021, sammenlignet med 2019
- I 2021 ble oljefyringsanlegget i rubbhallen ved Røros lufthavn utfaset
- Svalbard lufthavn er med på et prosjekt for å erstatte energi fra kull med utslippsfrie energikilder
- Prosjektet Elnett21 i Stavanger jobber med løsninger for økte strømbehov som følge av elektrifisering

14 LIVET I HAVET



Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø

- Brudd på vilkår for flyavising ved to lufthavner og for baneavising på to lufthavner. I tillegg hadde Oslo lufthavn brudd på sin resipientbaserte utslippstillatelse to ganger i løpet av 2021



15 LIVET PÅ LAND



Avinor skal arbeide aktivt for å redusere støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for bosatte i lufthavnenes nærområder

- Andelen kurvede inn-flygninger var 11,5 prosent i 2021, ned fra 15,7 i 2020, opp fra 6,1 prosent i 2019

Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver

BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2021
8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST 	Sykefravær 4,5 prosent eller lavere	· 4,7 prosent
	H1-verdi <2 H2-verdi <10	· H1-verdi 2,3 · H2-verdi 6,6
5 LIKESTILLING MELLOM KJØNNENE 	Redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene	· I konsernet totalt er det i 2021 en svak oppgang i antall brudd på arbeidstidsbestemmelsene sammenlignet med 2020, totalt fra 1557 i 2021 mot 1137 i 2020 og brudd etter avtale 231 i 2021 mot 163 i 2020
	Avinor skal ha 40 prosent kvinnelige ledere på de øverste fire ledernivåer i løpet av åtte år	· Kvinneandel 21,4 prosent totalt i selskapet · Kvinneandel lederstillinger 25 prosent
	Forhindre HMS-avvik, personskader og arbeidsrelatert sykdom	· Avinor AS har i perioden hatt 7 fraværsskader, hvorav 1 alvorlig. Det er gjennomført interne undersøkelser etter 5 HMS-hendelser

Avinor skal sikre ansvarlig forretningsførsel

BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2021
8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST 	Ansatte, leverandører og samarbeidspartnere skal kjenne og følge Avinors etiske retningslinjer	· Videreutviklet opplæringsprogram innen etikk og antikorrupsjon i 2021. Opplæringen består av en gjennomgang av konsernets etiske retningslinjer med et tilhørende kurs som oppdateres årlig med nye dilemmaer. · Implementert overvåking av korrupsjonsrisiko · Gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse av korrupsjon og misligheter
	Avinor skal ha gode varslingsrutiner for håndtering av kritikkverdige forhold i alle deler av organisasjonen	· Avinor er underlagt regelverk om offentlige anskaffelser · Det er etablert konsernretningslinjer som utfyller regelverket for å dikke konkurranse i den enkelte kontraktsinngåelse · Nedsatt et utvalg som behandler varsler · I 2020 mottok utvalget 30 henvendelser. Alle henvendelsene ferdig behandlet · Etablert compliance-funksjon
	Avinor skal motarbeide konkurransehemmende atferd	· Det er utarbeidet elektronisk kurs · Avinors kontraktsparter må signere avtale om ansvarlig forretningsførsel
	Avinor skal sikre ansvarlig behandling av personopplysninger	· Avinor har meldt inn tre brudd på personopplysningssikkerheten (avvik) til Datatilsynet i 2021. Alle avvikene er lukket · Avinor har ikke mottatt klager vedrørende brudd på kunders personvern i 2021



Oversikt over GRI-indikatorer

Denne rapporten er utarbeidet i tråd med GRI Standards/Core. Avinors årsregnskap (selskapsregnskap og konsernregnskap) for 2021 er revidert av Ernst & Young AS. Revisors beretning er gjengitt på side 143.

En detaljert redegjørelse for rapporteringsstandarden og de ulike indikatorene er å finne på GRIs nettsider: www.globalreporting.org/standards

Om Avinor og Avinors arbeid med samfunnsansvar

STRATEGI OG ANALYSE

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-14	Forord	s. 8-9

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. 7
102-6	Markeder	s. 7
102-7	Størrelse	s. 4
102-8	Ansatte	s. 51-54
102-48	Kollektive avtaler	s. 51
102-9	Leverandørkjede	s. 23, 59-61
102-10	Endringer	s. 15-16, 19-20
102-11	Føre-var	https://avinor.no/konsern/miljo-og-samfunn/miljomal/
102-12	Støtte til CSR-initiativ	s. 26
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. 5, 22-23
102-47	Prioritering	s. 22-23
103-1	Avgrensning	Alle temaer som er blitt vurdert som viktige er relevante for hele Avinors virksomhet.

DIALOG MED INTERESSENTER

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-40	Liste over interessenter	s. 23
102-42	Utvelgelses-grunnlag	s. 23
102-43	Beskrivelse av dialog	s. 23
102-44	Temaer	s. 23

OM RAPPORTEN

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-50	Gjelder for	2021
102-51	Forrige rapport	2020
102-52	Intervall	Årlig
102-53	Kontakt	post@avinor.no
102-54	Type GRI-rapport	GRI Standards/Core
102-55	GRI- indikatoroversikt	s. 66-71
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. 59-61 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. 15-20 (Styrets beretning) s. 10-13 (Eierstyring og selskapsledelse)
201-1	Økonomisk resultat	s. 4, 76-141

INDIREKTE ØKONOMISK PÅVIRKNING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 22-23
203-1	Infrastruktur-investeringer	s. 25-29
203-2	Indirekte økonomisk påvirkning	s. 25-29

ENERGI

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 45-46
302-1	Energiforbruk	s. 45-46
302-4	Enøk	s. 45-46

BIODIVERSITET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 46-47
304-1	Eiendom tilgrensende områder med stor biodiversitetsverdi	s. 46-47
304-2	Påvirkning av biodiversitet	s. 46-47
304-3	Utbedring - habitat	s. 46-47

UTSLIPP TIL LUFT

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 35-41
AO5	Luftkvalitet	s. 35-41
305-1	Direkte klimagassutslipp	s. 35-41
305-2	Indirekte klimagassutslipp	s. 35-41
305-5	Reduksjon klimagassutslipp	s. 35-41

UTSLIPP OG AVFALL

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 41-43, 46
306-2	Avfall	s. 46
306-3	Uhellsutslipp	s. 41-43
AO6	Avisingsvæske	s. 42

ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING - MILJØ

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 41-47
307-1	Bøter/sanksjoner	Ingen bøter eller lignende

STØY

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

OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/MILJØ

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 60-61
308-1	Screening leverandører	s. 60-61
308-2	Oppfølging eksisterende leverandører	s. 60-61

HMS I AVINOR

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 56
403-1	HMS-organisering	s. 56
403-2	Sykefravær/ H-verdi	s. 56

INTERN KOMPETANSEBYGGING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 51-52
404-1	Hvem får tilbud om opplæring?	s. 51-52

LIKESTILLING I AVINOR

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 52
405-1	Likestilling i styret, ledelse, ansatte	s. 51-53

OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/ARBEIDSFORHOLD OG MENNESKERETTIGHETER

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 60-61

VARSLINGSKANALER

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-2	Policy/styringssystem	s. 61

IKKE-DISKRIMINERING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 52-54
406-1	Diskriminerings-saker	Ingen tilfeller

IKKE-DISKRIMINERING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 25-29

TILTAK MOT KORRUPSJON

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 59-61
205-2	Opplæringstiltak anti-korrupsjon	s. 59-61
205-3	Korrupsjonstilfeller	Ingen tilfeller

TILTAK MOT KONKURRANSEHEMMENDE ADFERD

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 61
206-1	Saker, brudd på regelverk	Ingen tilfeller

ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING - ØKONOMI OG SAMFUNN ENERGI

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 59-61
419-1	Bøter, sanksjoner	Ingen tilfeller

PRODUKTANSVAR – SIKKERHET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 29-32
416-1	Kartlegging av produktsikkerhet	s. 29-32
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. 29-32
419-1	Bøter, sanksjoner	Ingen tilfeller

Konsernledelsen



ABRAHAM FOSS
Konsernsjef



STINE RAMSTAD WESTBY
Konserndirektør
store lufthavner



JAN GUNNAR PEDERSEN
Konserndirektør
Avinor Flysikring



PETTER JOHANNESSEN
Konserndirektør
strategi og
virksomhetsstyring/CFO



MARI HERMANSEN
Konserndirektør
organisasjon og konsernstøtte



**JOACHIM LUPNAAV
JOHNSEN**
Konserndirektør kommersiell
styring og utvikling



JOHN-RAGNER AARSET
Konserndirektør
kommunikasjon og
samfunnskontakt



ANDERS KIRSEBOM
Konserndirektør DRL



THORGEIR LANDEVAAG
Konserndirektør
bærekraft, konsept og
infrastrukturutvikling



ØYVIND HASAAS
Konserndirektør
IT og teknologi

Styret



ANNE CARINE TANUM
Styreleder



OLA HENRIK STRAND
Nestleder



**LINDA BERNANDER
SILSETH**
Styremedlem



ELI SKRØVSET
Styremedlem



ROLF G. ROVERUD
Styremedlem



HEIDI ANETTE SØRUM
Styremedlem (ansattvalgt)



BJØRN TORE MIKKELSEN
Styremedlem (ansattvalgt)



OLAV AADAL
Styremedlem (ansattvalgt)





AVINOR

Regnskap med noter

RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

MORSELSKAP				KONSERN	
2020	2021		NOTER	2021	2020
Driftsinntekter:					
1 588,2	2 101,8	Trafikkinntekter	3,4	2 922,9	2 247,4
3 600,2	3 800,0	Tilskudd fra staten	3,4	3 800,0	3 600,2
2 176,5	2 412,1	Andre driftsinntekter	3,4	2 591,3	2 335,7
7 364,9	8 313,9	Sum driftsinntekter		9 314,1	8 183,3
Driftskostnader:					
74,0	154,4	Varekostnader	3	204,8	110,6
2 082,3	2 159,6	Lønn og andre personalkostnader	3,5	3 562,7	3 401,9
3 162,2	2 824,2	Andre driftskostnader	3,7	2 521,3	2 830,7
5 318,5	5 138,2	Sum driftskostnader		6 288,8	6 343,2
2 046,5	3 175,8	EBITDA		3 025,3	1 840,1
2 042,8	2 039,9	Av- og nedskrivninger	10,11	2 196,6	2 199,5
3,7	1 135,9	Driftsresultat		828,7	-359,4
46,7	667,3	Finansinntekter	8	29,7	50,8
649,2	1 229,8	Finanskostnader	8,11,18	590,3	616,8
-602,5	-562,5	Netto finansinntekt/-kostnad		-560,6	-566,1
-598,8	573,4	Resultat før skattekostnad		268,2	-925,5
-130,7	138,5	Skattekostnad	9	60,1	-201,8
-468,1	434,9	Årsresultat		208,1	-723,6
Tilordnet:					
-468,1	434,9	Aksjonær		208,1	-723,6

UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			NOTER	KONSERN	
2020	2021			2021	2020
-468,1	434,9	Årsresultat		208,1	-723,6
Utvidet resultat:					
Poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder:					
-935,8	-644,4	Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	15	-1 245,1	-1 542,4
205,9	141,8	Skatteeffekt	9	274,0	338,3
-730,0	-502,6	Sum poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder etter skatt		-971,2	-1 204,1
Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder:					
-210,5	60,6	Kontantstrømsikring	13	60,6	-210,5
46,3	-13,3	Skatteeffekt	9	-13,3	46,3
-164,2	47,3	Sum poster som kan reversere i resultatet i senere perioder etter skatt		47,3	-164,2
-894,2	-455,4	Sum utvidet resultat etter skatt		-923,9	-1 368,3
-1 362,3	-20,5	Årets totalresultat		-715,8	-2 091,9
Tilordnet:					
-1 362,3	-20,5	Aksjonær		-715,8	-2 091,9

BALANSE

Beløp i MNOK

MORSSKAP			KONSERN		
31.12.2020	31.12.2021		31.12.2021	31.12.2020	
EIENDELER					
Anleggsmidler					
Immaterielle eiendeler:					
1 426,0	1 409,3	Utsatt skattefordel	9	2 197,0	2 009,7
334,8	374,3	Andre immaterielle eiendeler	10	453,9	407,5
0,0	0,0	Anlegg under utførelse, immaterielle	10	724,0	565,6
1 760,8	1 783,6	Sum immaterielle eiendeler		3 374,9	2 982,8
Varige driftsmidler:					
31 667,8	30 727,4	Varige driftsmidler	10	32 414,6	33 320,8
2 789,6	3 632,8	Anlegg under utførelse	10	4 662,7	3 606,1
492,5	532,0	Bruksretteieendeler	11	568,4	431,5
34 949,8	34 892,3	Sum varige driftsmidler		37 645,7	37 358,4
Finansielle anleggsmidler:					
1 763,7	1 575,6	Investeringer i datterselskap	18	0,0	0,0
230,0	365,0	Lån til foretak i samme konsern	22	0,0	0,0
1 638,4	1 381,3	Derivater	13	1 381,3	1 638,4
168,2	183,5	Andre finansielle anleggsmidler	13	184,7	169,6
3 800,4	3 505,5	Sum finansielle anleggsmidler		1 566,1	1 808,0
40 511,0	40 181,3	Sum anleggsmidler		42 586,6	42 149,2
Omløpsmidler					
24,7	27,0	Varer		32,9	38,7
1 073,6	1 387,8	Fordringer	13	1 043,9	796,0
648,2	54,4	Derivater	13	56,0	648,2
5 998,7	2 656,2	Bankinnskudd, kontanter og lignende	13	2 657,4	6 017,9
7 745,2	4 125,5	Sum omløpsmidler		3 790,1	7 500,8
48 256,2	44 306,8	Sum eiendeler		46 376,7	49 650,0

BALANSE

Beløp i MNOK

MORSSKAP			KONSERN		
31.12.2020	31.12.2021		NOTER	31.12.2021	31.12.2020
EGENKAPITAL OG GJELD					
Egenkapital					
Innskutt egenkapital:					
5 400,1	5 400,1	Selskapskapital	19	5 400,1	5 400,1
5 400,1	5 400,1	Sum innskutt egenkapital		5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital:					
7 747,1	7 726,6	Annen egenkapital	14	7 071,1	7 787,0
7 747,1	7 726,6	Sum opptjent egenkapital		7 071,1	7 787,0
13 147,2	13 126,7	Sum egenkapital		12 471,2	13 187,1
Gjeld					
Avsetning for forpliktelser:					
3 037,7	3 634,3	Pensjonsforpliktelser	15	6 895,1	5 621,0
1 007,3	943,9	Annen forpliktelse	16	945,8	1 010,3
4 045,0	4 578,2	Sum avsetning for forpliktelser		7 840,9	6 631,3
Langsiktig gjeld:					
1 194,2	749,8	Lån fra Staten	13	749,8	1 194,2
22 574,5	20 747,3	Annen langsiktig gjeld	13	20 747,3	22 574,5
420,7	851,1	Derivater		851,1	420,7
447,4	489,5	Leieforpliktelser	11,13	525,3	390,9
24 636,8	22 837,7	Sum langsiktig gjeld		22 873,6	24 580,3
Kortsiktig gjeld:					
349,9	419,1	Leverandørgjeld		500,4	418,2
73,9	171,6	Skyldige offentlige avgifter		296,9	178,5
5,0	11,2	Derivater	13	12,5	5,0
3 381,5	891,5	Første års avdrag langsiktig gjeld	13	891,5	3 381,5
65,6	66,7	Leieforpliktelser	11,13	63,4	57,8
2 551,4	2 204,3	Annen kortsiktig gjeld	16,17	1 426,3	1 210,4
6 427,2	3 764,2	Sum kortsiktig gjeld		3 191,0	5 251,3
35 109,0	31 180,2	Sum gjeld		33 905,4	36 463,0
48 256,2	44 306,8	Sum egenkapital og gjeld		46 376,7	49 650,0


Note 1 til 23 er en integrert del av regnskapet.

Oslo, 4. april 2022


Styret i Avinor AS

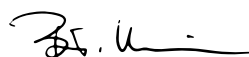

Anne Carine Tanum
Styrets leder

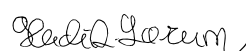

Ola H. Strand
Nestleder


Rolf G. Roverud


Eli Skrøvset


Linda Bernander Silseth


Bjørn Tore Mikkelsen


Heidi Anette Sørum


Olav Aadal


Abraham Foss
Konsernsjef

OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITALEN

Beløp i MNOK

	AVINOR AS			SUM
	AKSJEKAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	
Egenkapital 01.01.2020	5 400,1	-469,7	9 579,0	14 509,4
Årsresultat	0,0	0,0	-468,1	-468,1
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	-730,0	0,0	-730,0
Kontantstrømsikring (etter skatt)	0,0	-164,2	0,0	-164,2
Årets totalresultat	0,0	-894,2	-468,1	-1 362,3
Egenkapital 31.12.2020	5 400,1	-1 363,8	9 110,9	13 147,2
Årsresultat	0,0	0,0	434,9	434,9
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	-502,6	0,0	-502,6
Kontantstrømsikring (etter skatt)	0,0	47,3	0,0	47,3
Årets totalresultat	0,0	-455,4	434,9	-20,5
Egenkapital 31.12.2021	5 400,1	-1 819,2	9 545,8	13 126,7

OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITALEN

Beløp i MNOK

	AVINOR KONSERN			SUM
	AKSJEKAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	
Egenkapital 01.01.2020	5 400,1	-886,6	10 765,5	15 279,0
Årsresultat	0,0	0,0	-723,6	-723,6
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	-1 204,1	0,0	-1 204,1
Kontantstrømsikring (etter skatt)	0,0	-164,2	0,0	-164,2
Årets totalresultat	0,0	-1 368,3	-723,6	-2 091,9
Egenkapital 31.12.2020	5 400,1	-2 254,9	10 041,9	13 187,1
Årsresultat	0,0	0,0	208,1	208,1
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	-971,2	0,0	-971,2
Kontantstrømsikring (etter skatt)	0,0	47,3	0,0	47,3
Årets totalresultat	0,0	-923,9	208,1	-715,8
Egenkapital 31.12.2021	5 400,1	-3 178,8	10 249,9	12 471,2

Se også note 14.

KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			KONSERN	
2020	2021		2021	2020
		Kontantstrømmer fra driften		
2 504,3	2 181,6	Kontantstrøm fra driften ¹⁾	3 215,1	2 262,0
25,9	24,4	Mottatte renter	26,1	27,8
-230,9	6,6	Betalte skatter	14,7	-298,8
2 299,3	2 212,6	Netto kontantstrøm fra driften	3 255,9	1 991,1
		Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
-2 003,7	-1 993,6	Investering i varige driftsmidler	-2 543,1	-2 379,2
25,2	21,7	Salg av varige driftsmidler, herunder anlegg under utførelse ²⁾	21,8	26,2
-680,0	-135,0	Konserninterne utlån	0,0	0,0
0,1	-1,3	Konserninterne renter	0,0	0,0
0,8	649,5	Konsernbidrag/utbytte	0,0	0,0
-30,3	22,7	Endring i andre investeringer	21,3	-29,4
-2 687,9	-1 436,0	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-2 500,0	-2 382,5
		Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
7 526,6	0,0	Opptak av gjeld	13	0,0
-930,2	-3 416,4	Nedbetaling av gjeld	13	-3 427,8
-16,1	-17,0	Konsernintern nedbetaling av leieforpliktelser		0,0
-600,0	0,0	Opptak kortsiktig gjeld (sertifikatlån)	13	0,0
-627,0	-685,8	Betalte renter		-688,6
-5,9	0,0	Betalte låneomkostninger		0,0
5 347,4	-4 119,2	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-4 116,4	5 350,2
4 958,7	-3 342,6	Endring i kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter	-3 360,5	4 958,8
1 040,0	5 998,7	Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter 1.1	6 017,9	1 059,1
5 998,7	2 656,2	Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter 31.12	13	2 657,4

KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Beløp i MNOK

¹⁾ KONTANTSTRØM FRA DRIFTEN

MORSSKAP			KONSERN	
2020	2021		2021	2020
-598,8	573,4	Resultat før skatt	268,2	-925,5
2 042,8	2 039,9	Ordinære avskrivninger	2 196,6	2 199,5
-0,4	-9,3	Tap/gevinst anleggsmidler ²⁾	6,2	-1,3
7,5	-59,8	Verdiendringer og andre urealiserte tap/gevinster	-59,9	11,3
602,2	562,5	Netto finanskostnader	560,5	576,3
-0,3	-14,0	Valutagevinster/-tap på driftsaktiviteter	-28,8	10,3
550,8	-85,2	Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld	-111,9	433,9
81,3	-47,8	Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	27,6	105,8
-114,1	247,8	Endringer i andre tidsavgrensingsposter	356,6	-148,3
-66,7	-1 025,8	Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser	0,0	0,0
2 504,3	2 181,6	Kontantstrøm fra driften	3 215,1	2 262,0

²⁾ I KONTANTSTRØMOPPSTILLINGEN BESTÅR INNTEKT FRA SALG AV VARIGE DRIFTSMIDLER AV:

24,8	12,4	Balanseført verdi	28,0	24,9
0,4	9,3	Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler	-6,2	1,3
25,2	21,7	Vederlag ved avgang varige driftsmidler	21,8	26,2

NOTER TIL REGNSKPET

- 1 Generell informasjon
- 2 Regnskapsprinsipper, viktige antagelser og sentrale forhold
- 3 Segmentinformasjon
- 4 Driftsinntekter og andre inntekter
- 5 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser
- 6 Styrets retningslinjer og erklæring om fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer i Avinor-konsernet
- 7 Andre driftskostnader
- 8 Finansposter
- 9 Skatt
- 10 Immaterielle eiendeler og varige driftsmidler
- 11 Leieavtaler - bruksretteeiendeler og leieforpliktelser
- 12 Finansielle risikofaktorer
- 13 Finansielle eiendeler og forpliktelser
- 14 Annen egenkapital ikke resultatført
- 15 Pensjoner
- 16 Annen avsetning for forpliktelser
- 17 Annen kortsiktig gjeld
- 18 Datterselskap
- 19 Aksjekapital, aksjonærinformasjon og utbytte
- 20 Betingede utfall og usikre forpliktelser
- 21 Forpliktelser
- 22 Nærstående
- 23 Hendelser etter balansedagen

NOTE 1 Generell informasjon

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

Avinorkonsernet har hovedkontor i Oslo, Dronning Eufemias gate 6.

Selskaps- og konsernregnskapet til Avinor AS for regnskapsåret 2021 ble vedtatt av styret den 4. april 2022.

NOTE 2 Regnskapsprinsipper, viktige antagelser og sentrale forhold

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

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

BASISPRINSIPPER

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

Konsernregnskapet er utarbeidet basert på historisk kost prinsippet med følgende modifikasjoner: Finansielle derivater samt finansielle eiendeler og forpliktelser er 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 og hoteller.

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. Inntektsstrømmene fra kommersielle aktiviteter er følgelig inkludert i grunnlaget for inntektsreguleringen til Avinor. Basert på dette er hele konsernets virksomhet, eksklusive flysikringsvirksomheten, vurdert som en regnskapsmessig kontantstrømgenererende enhet (lufthavnvirksomhet).

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
- Bruksverdi på varige driftsmidler
- Avskrivninger på varige driftsmidler
- Netto pensjonsforpliktelse
- Avsetninger for miljøforpliktelser

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.

SENTRALE FORHOLD

Gjennom koronapandemien i 2020 og 2021 har Avinor-konsernet hatt betydelig inntektsbortfall. I tillegg har konsernets pensjonsforpliktelser økt. I løpet av de to siste årene har konsernet samlet sett mottatt MNOK 7 400 i tilskudd fra staten. Selv etter mottatte tilskudd, er den finansielle soliditeten for konsernet sterkt negativt påvirket.

Konsernets resultat og soliditet har i 2021 blitt sterkt negativt påvirket av koronapandemien. Det er usikkert når vi er tilbake i en tilnærmet normal situasjon, og basert på de siste prognosene utarbeidet av Avinor sin trafikkutviklingsavdeling forventes det at trafikken er tilbake på et normalisert nivå i 2024/2025.

Vedtektsfestet egenkapitalandel

Konsernet har vedtektsfestet krav til egenkapital samt egenkapitalbetingelser knyttet til utstedte lån. Alle krav knyttet til utstedte lån overholdes per 31. desember 2021, og konsernet er i dialog med eier om å treffe nødvendige tiltak for å sikre at konsernet til enhver tid overholder vedtektsfestet krav til egenkapital.

Det henvises til årsberetningen for ytterligere informasjon.

Konsernet har iverksatt/vurderer en rekke tiltak for å sikre den finansielle situasjonen. Dette kan omfatte videreføring av kostnadsbesparende tiltak, nye reduksjoner i investeringer, salg av eiendeler og økte lufthavnavgifter til flyselskapene.

I note 12 er egenkapitalkravene nærmere beskrevet og beregnet.

Nedskrivningstester

Koronaviruset og dets ringvirkninger, herunder varige endringer i reisevaner, er vurdert som en nedskrivningsindikator for konsernets to kontantgenererende enheter. Ledelsen har gjennomført nedskrivningstester for å vurdere om det foreligger verdifall som nødvendiggjør nedskrivning av konsernets eiendeler.

Per 31. desember 2021 er det ikke foretatt nedskrivninger.

I note 10 er det nærmere omtale av gjennomførte nedskrivningstester.

KLIMA OG BÆREKRAFT

Klimaendringer og konsekvenser av offentlige tiltak for å redusere utslipp av klimagasser og lage grunnlag for å etablere lavkarbon og klimatilpassede økonomier innebærer vesentlig risiko men også muligheter for Avinor.

Risikoen og mulighetene er integrert i konsernets risikostyring og strategiprosesser. Risikoreducerende tiltak og nye

forretningsområder blir vurdert og utviklet, og relevante scenario-analyser blir utarbeidet kontinuerlig.

Risikoene for Avinor relatert til klimaendringer kan klassifiseres som transaksjonsrisiko og fysisk risiko.

- Transaksjonsrisiko er risiko som oppstår som følge av overgangen til lavkarbon og klimatilpassede økonomier.
- Fysisk risiko er risiko som oppstår som følge av klimaendring.

Transaksjonsrisiko og fysisk risiko kan påvirke Avinor på flere måter og kan resultere i vesentlige endringer i vurderingen av regnskapsførte verdier av eiendeler. Dette innebærer at man må gjennomføre grundige vurderinger for å estimere slike effekter. Effektene kan innebærer revurdering av levetiden til fysiske og immaterielle eiendeler og endringer i forutsetninger for verdivurderingen av slike eiendeler.

Ved årsavslutningen 2021 er framtidige økonomiske konsekvenser av slike endringer svært usikker.

Avinor har initiert tiltak for å redusere klimaavtrykket fra egen virksomhet. Dette omfatter:

- Utvikling av egen kraftproduksjon
- Effektivisering av luftrommet for å redusere klimagassutslipp
- Pådriver av nye energibærere i morgendagens flyflåte
- Bidra til økt produksjon av bærekraftig flydrivstoff (SAF)

Ytterligere informasjon er gitt i Bærekraftsrapporten, som er en del av Avinor sin årsrapport.

NOTE 3 Segmentinformasjon

Belop 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 45 lufthavner inklusive Oslo Lufthavn. Driftssegmentene identifiseres basert på den rapportering konsernledelsen bruker når de gjør vurdering av prestasjoner og lønnsomhet på et strategisk nivå. Segmentinformasjonen viser driftsresultat fordelt etter intern organisering i konsernet.

For ledelsesformål er konsernet organisert i et flysikringssegment og et lufthavnsegment i henhold til konsernets kontantstrøm-genererende enheter. For å gi et bedre bilde av lufthavnsegmentet har ledelsen valgt å følge opp lufthavnene Oslo, Bergen, Stavanger,

Trondheim og resterende lufthavner for seg i tillegg til eiendom. Eiendom omfatter leieinntekter fra hoteller og kontorbygg.

Salg mellom segmentene gjennomføres i henhold til armlengde-prinsippet. 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 0,76 mrd, NOK 0,66 mrd og NOK 0,58 mrd, totalt NOK 2,00 mrd for 2021 (2020: NOK 0,73 mrd, NOK 0,65 mrd og NOK 0,46 mrd, totalt NOK 1,85 mrd). Dette utgjorde for 2021 ca 36 prosent av driftsinntekter eksklusive tilskudd fra staten (2020: ca 40 prosent). Inntektene fra den nest største kunden (største i 2020) relaterer seg til lufthavnene Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Inntektene fra den største (nest største i 2020) og tredje største kunden relaterer seg til alle segmenter.

AVINOR KONSERN 31.12.2021:

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	842,5	320,6	228,1	181,3	536,9	2 109,3
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Andre driftsinntekter	1 303,6	221,7	162,3	134,8	376,3	2 198,7
Konserninterne inntekter	3,5	0,5	8,6	3,5	71,6	87,6
Sum driftsinntekter	2 149,6	542,8	399,0	319,5	984,7	4 395,6
Lønn og andre personalkostnader	437,1	106,3	92,4	85,6	749,6	1 471,0
Andre driftskostnader	804,6	180,5	128,5	97,7	843,4	2 054,7
Konserninterne kostnader	347,7	115,5	94,7	74,0	573,3	1 205,2
Sum driftskostnader	1 589,4	402,4	315,6	257,3	2 166,3	4 730,9
EBITDA	560,2	140,5	83,4	62,2	-1 181,6	-335,3
Av- og nedskrivninger	948,0	302,5	122,7	109,5	437,3	1 920,0
Driftsresultat	-387,8	-162,0	-39,4	-47,3	-1 618,9	-2 255,3
Varige driftsmidler*	16 283,4	5 171,1	1 669,9	1 626,3	6 201,7	30 952,4

AVINOR KONSERN 31.12.2021 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	EIENDOM	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	2 109,3	813,6	0,0	0,0		2 922,9
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	3 800,0		3 800,0
Andre driftsinntekter	2 198,7	173,8	97,2	121,6		2 591,3
Konserninterne inntekter	87,6	588,2	21,5	676,7	-1 374,0	0,0
Sum driftsinntekter	4 395,6	1 575,6	118,7	4 598,2	-1 374,0	9 314,1
Lønn og andre personalkostnader	1 471,0	1 375,2	0,0	716,6		3 562,7
Andre driftskostnader ¹⁾	2 054,7	343,3	16,2	311,9		2 726,1
Konserninterne kostnader	1 205,2	105,2	0,9	62,7	-1 374,0	0,0
Sum driftskostnader	4 730,9	1 823,6	17,1	1 091,2	-1 374,0	6 288,8
EBITDA	-335,3	-248,1	101,6	3 507,0		3 025,3
Av- og nedskrivninger	1 920,0	138,9	33,2	104,6		2 196,6
Driftsresultat	-2 255,3	-387,0	68,5	3 402,5		828,7
Varige driftsmidler*	30 952,4	848,2	692,1	375,8		32 868,5

* Varige driftsmidler er her inkludert andre immaterielle eiendeler og eksklusiv anlegg under utførelse.

1) I løpet av 2021 er det ført netto reduksjoner i tap på kundefordringer på MNOK 68,3. Dette er ført som reduksjon av andre driftskostnader, og fordeler seg med MNOK 11,7 i segmentet flysikring og MNOK 56,6 i segmentet felles/ufordelt.

AVINOR KONSERN 31.12.2020:

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN ¹⁾	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	645,7	242,0	180,6	131,2	393,4	1 593,0
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Andre driftsinntekter	1 178,8	181,8	148,9	122,9	346,7	1 979,0
Konserninterne inntekter	3,2	0,6	10,7	3,5	68,4	86,3
Sum driftsinntekter	1 827,7	424,3	340,3	257,6	808,4	3 658,3
Lønn og andre personalkostnader	427,5	105,0	95,2	83,8	742,9	1 454,5
Andre driftskostnader	754,1	148,4	147,3	107,6	856,8	2 014,3
Konserninterne kostnader	366,5	124,1	100,8	75,5	542,1	1 209,0
Sum driftskostnader	1 548,2	377,6	343,3	266,9	2 141,8	4 677,8
EBITDA	279,5	46,7	-3,1	-9,3	-1 333,3	-1 019,5
Av- og nedskrivninger	947,4	310,3	120,9	108,3	428,8	1 915,6
Driftsresultat	-667,9	-263,6	-123,9	-117,6	-1 762,1	-2 935,1
Varige driftsmidler*	16 887,0	5 395,8	1 732,0	1 670,6	6 153,8	31 839,2

AVINOR KONSERN 31.12.2020 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	EIENDOM	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	1 593,0	654,5	0,0	0,0	0,0	2 247,4
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	3 600,2	0,0	3 600,2
Andre driftsinntekter	1 979,0	178,0	72,6	106,0	0,0	2 335,6
Konserninterne inntekter	86,3	627,4	21,5	633,6	-1 368,9	0,0
Sum driftsinntekter	3 658,3	1 459,9	94,2	4 339,8	-1 368,9	8 183,3
Lønn og andre personalkostnader	1 454,5	1 294,4	0,0	653,0	0,0	3 401,9
Andre driftskostnader ²⁾	2 014,3	333,9	3,4	589,8	0,0	2 941,3
Konserninterne kostnader	1 209,0	92,5	1,0	66,3	-1 368,9	0,0
Sum driftskostnader	4 677,8	1 720,8	4,4	1 309,1	-1 368,9	6 343,2
EBITDA	-1 019,5	-260,9	89,7	3 030,7		1 840,0
Av- og nedskrivninger	1 915,6	139,4	35,2	109,2		2 199,5
Driftsresultat	-2 935,1	-400,3	54,5	2 921,4		-359,5
Varige driftsmidler*	31 839,2	773,6	725,1	390,5		33 728,4

* Varige driftsmidler er her inkludert andre immaterielle eiendeler og eksklusiv anlegg under utførelse.

1) I segmentet Stavanger lufthavn er det i 2020 kostnadsført en avsetning på MNOK 20,0 for forventede rivekostnader som følge av brannen i parkeringshuset (inngår i andre driftskostnader). I tillegg er anleggsmidlene som ble skadet i brannen nedskrevet med MNOK 176,1 (inngår i av- og nedskrivninger). Avinor har mottatt foreløpig forsikringsoppgjør som fullt ut dekker disse kostnadene. Påløpte kostnader og mottatt forsikringsoppgjør knyttet til disse kostnadene er presentert netto i tabellen over og i resultatregnskapet.

2) I løpet av 2020 er avsetninger til tap på kundefordringer økt med MNOK 207,8. Avsetningen er presentert som andre driftskostnader og fordeler seg med MNOK 148,7 i segmentet felles/ufordelt og MNOK 59,1 i segmentet flysikring.

NOTE 4 Driftsinntekter og andre inntekter

Beløp i MNOK

INNTEKTER FRA KONTRAKTER MED KUNDER

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 oppjent.

TILSKUDD FRA STATEN

Tilskudd fra staten inntektsføres i samsvar med IAS 20: regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte. Tilskudd fra staten inntektsføres når det foreligger rimelig sikkerhet for at selskapet både vil oppfylle vilkårene knyttet til tilskuddene samt motta tilskuddene.

Tilskuddene er ansett å være mottakbare og gitt i den hensikt å yte umiddelbar finansiell støtte uten fremtidige tilknyttede utgifter og betingelser.

Tilskudd fra staten er presentert på egen linje i resultatregnskapet.

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 (egen leveringsforpliktelse). Leveringsforpliktelsene er oppfylt ved gjennomføring av de aktuelle flygningene.

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 overvåking og kontroll ved take off, landing og flybevegelser til/fra gate. Underveisavgiften beregnes med utgangspunkt i flyets vekt kombinert med fløyets 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.

Trafikkinntektene, med unntak av underveisavgiften, fordeles på segmentene under lufthavndrift. Underveisavgiften tilordnes i sin helhet segmentet Flysikring. Se note 3.

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. Dette omfatter duty free, kiosk, parkering, butikker, servering, service, reklame, flydrivstoff, handlingtjenester, 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.

Leiekontrakter relatert til duty free, parkering, servering og annet varesalg er omsetningsbaserte avtaler der omsetningsbasert vederlag utgjør den vesentligste del av inntekten mens fastvederlaget utgjør en mindre del. Avtalene har etablerte terskler for betaling av minimumsvederlag. Det er i forbindelse med koronapandemien i 2020 og 2021 etablert lempinger for omsetningsbasert vederlag og minimumsleie. Rene husleieavtaler for ulike leietakere på lufthavnen er basert på fast vederlag. Disse avtalene utgjør en mindre andel av Avinor sine leieinntekter.

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

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Trafikkinntekter				
Startavgift	690,0	422,3	692,8	423,7
Passasjeravgift	522,9	418,9	525,1	420,5
Underveisavgift	0,0	0,0	813,6	654,5
Sikkerhetsavgift	562,5	442,0	565,1	443,8
Terminalavgift	326,4	305,0	326,4	305,0
Sum trafikkinntekter	2 101,8	1 588,2	2 922,9	2 247,4
Tilskudd fra staten	3 800,0	3 600,2	3 800,0	3 600,2
Andre driftsinntekter				
Salg av varer og tjenester:				
Duty free	12,1	21,4	12,1	21,4
Parkering	0,1	0,1	0,2	0,1
Annet	614,9	441,5	709,6	539,9
Sum salg av varer og tjenester	627,1	462,9	721,9	561,4
Leieinntekter:				
Duty free	594,4	638,1	594,4	638,1
Parkering	436,2	327,8	436,2	327,8
Annet	754,5	747,7	838,8	808,3
Sum leieinntekter	1 785,0	1 713,6	1 869,3	1 774,3
Sum andre driftsinntekter	2 412,1	2 176,5	2 591,3	2 335,7
Sum inntekter fra kontrakter med kunder	2 728,9	2 051,1	3 644,8	2 808,8
Sum leieinntekter	1 785,0	1 713,6	1 869,3	1 774,3
Tilskudd fra staten	3 800,0	3 600,2	3 800,0	3 600,2
Sum driftsinntekter	8 313,9	7 364,9	9 314,1	8 183,3

NOTE 5 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Lønnskostnader				
Lønninger	1 511,9	1 471,5	2 500,9	2 396,4
Arbeidsgiveravgift	231,0	207,7	386,2	332,8
Pensjonskostnader (eksklusiv resultatførte planendringer)	361,1	348,0	592,8	594,4
Andre ytelser	55,5	55,1	82,9	78,3
Sum lønnskostnader	2 159,6	2 082,3	3 562,8	3 401,9
Sum lønnskostnader er redusert med:				
Balanseførte lønnskostnader	80,3	80,2	190,7	178,2
Gjennomsnittlig antall årsverk	1 900	1 971	2 830	2 724

Ytelser til ledende personer

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

Det foreligger ingen forpliktelser til å gi medlemmer av konsernledelsen eller styret særskilt vederlag ved opphør eller endring av ansettelsesforholdet eller vervet, ut over det som fremgår

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

YTELSER TIL LEDEDE PERSONER OG STYRET 2021

	STYRE- HONORAR	LØNN	NATURAL- YTELSER	PENSJONS- KOSTNAD	SAMLET GODTGJØRELSE
Ledende ansatte *					
Abraham Foss, konsernsjef (fra 15.02.2021)	0	2 886 381	12 293	124 317	3 022 991
Dag Falk-Petersen, konsernsjef (til 14.02.2021) **	0	657 053	20 425	475 144	1 152 622
Øyvind Hasaas, konserndirektør drift og infrastruktur	0	2 306 755	18 849	750 723	3 076 327
Stine Ramstad Westby, lufthavndirektør Oslo lufthavn	0	2 444 737	22 841	368 268	2 835 845
Helge Eidsnes, lufthavndirektør Bergen lufthavn	0	1 898 228	12 125	135 272	2 045 624
Anette Sigmundstad, lufthavndirektør Stavanger lufthavn	0	1 906 034	13 625	185 502	2 105 161
Marit Helene Stigen, lufthavndirektør Trondheim lufthavn	0	1 969 970	22 241	135 272	2 127 482
Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og konsernstøtte	0	1 943 369	31 173	500 482	2 475 023
Petter Johannessen, konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO	0	2 039 953	37 786	708 802	2 786 541
Anders Kirsebom, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	0	2 391 018	18 601	476 730	2 886 348
Thorgeir Landevaag, divisjonsdirektør nasjonale, regionale og lokale lufthavner	0	2 114 552	12 125	168 004	2 294 681
Joachim Lupnaav Johnsen, konserndirektør kommersielt	0	1 932 202	22 195	135 272	2 089 669
Egil Thompson, konserndirektør kommunikasjon og marked (til 31. oktober 2021)	0	1 946 302	21 281	453 452	2 421 035
Sum	0	26 436 551	265 560	4 617 239	31 319 350
Styret					
Anne Carine Tanum, styrets leder	498 500	0	0	0	498 500
Ola H. Strand, styrets nestleder	281 500	0	0	0	281 500
Rolf Gunnar Roverud, styremedlem (fra 1. juli 2021)	138 000	0	0	0	138 000
Herlof Nilssen, styremedlem (til 30. juni 2021)	134 000	0	0	0	134 000
Linda Bernander Silseth, styremedlem	252 000	0	0	0	252 000
Eli Skrøvset, styremedlem	301 500	0	0	0	301 500
Olav Aadal, ansattvalgt styremedlem	230 500	1 690 863	7 088	201 374	2 129 825
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	272 000	856 792	12 125	215 013	1 355 930
Bjørn Tore Mikkelsen, ansattvalgt styremedlem	252 000	1 067 788	12 125	435 117	1 767 030
Sum	2 360 000	3 615 443	31 338	851 504	6 858 285

* Ledergruppen slik den var per 31. desember 2021. Fra 1. januar 2022 har det vært endringer i ledergruppen.

** Dag Falk-Petersen var ansatt som seniorkonsulent i Avinor-konsernet fra han gikk av som konsernsjef 14. februar 2021 og frem til han gikk av med alderspensjon 31. august 2021. Lønn angitt i tabellen gjelder for hele perioden 1. januar 2021 til 31. august 2021.

YTELSER TIL LEDENDE PERSONER OG STYRET 2020

	STYRE- HONORAR	LØNN	NATURAL- YTELSER	PENSJONS- KOSTNAD	SAMLET GODTGJØRELSE
Ledende ansatte					
Dag Falk-Petersen, konsernsjef	0	2 988 920	15 526	936 929	3 941 375
Øyvind Hasaas, konserndirektør drift og infrastruktur	0	2 205 114	18 470	647 694	2 871 278
Stine Ramstad Westby, lufthavndirektør Oslo lufthavn	0	2 255 681	21 790	269 451	2 546 923
Helge Eidsnes, lufthavndirektør Bergen lufthavn	0	1 736 894	11 266	130 000	1 878 160
Anette Sigmundstad, lufthavndirektør Stavanger lufthavn	0	1 811 082	11 266	158 373	1 980 721
Marit Helene Stigen, lufthavndirektør Trondheim lufthavn	0	1 851 942	21 040	130 000	2 002 982
Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og konsernstøtte	0	1 855 430	29 088	419 197	2 303 715
Petter Johannessen, konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO	0	1 934 125	36 909	649 679	2 620 713
Anders Kirsebom, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	0	2 245 636	18 406	459 008	2 723 050
Thorgeir Landevaag, divisjonsdirektør nasjonale, regionale og lokale lufthavner	0	1 991 138	11 266	160 274	2 162 679
Joachim Lupnaav Johnsen, konserndirektør kommersielt (fra 01.10.2020)	0	494 558	5 912	32 863	533 334
Egil Thompson, konserndirektør kommunikasjon og marked	0	1 837 723	27 238	436 408	2 301 369
Sum	0	23 208 243	228 181	4 429 875	27 866 298
Styret					
Anne Carine Tanum, styrets leder	491 000	0	0	0	491 000
Ola H. Strand, styrets nestleder	277 000	0	0	0	277 000
Herlof Nilssen, styremedlem	268 000	0	0	0	268 000
Linda Bernander Silseth, styremedlem	248 000	0	0	0	248 000
Eli Skrøvset, styremedlem	297 000	0	0	0	297 000
Olav Aadal, ansattvalgt styremedlem	227 000	1 519 145	6 223	182 111	1 934 480
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	268 000	837 324	11 266	193 673	1 310 264
Bjørn Tore Mikkelsen, ansattvalgt styremedlem	248 000	1 038 113	11 266	357 860	1 655 239
Sum	2 324 000	3 394 583	28 756	733 644	6 480 983

NOTE 6 Styrets retningslinjer og erklæring om fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer i Avinor-konsernet

STYRETS RETNINGSLINJER OM FASTSETTELSE AV LØNN OG ANNEN GODTGJØRELSE TIL LEDENDE PERSONER I AVINOR-KONSERNET – FOR REGNSKAPSÅRET 2022

1. Generelt

Disse retningslinjene er utarbeidet av konsernstyret i Avinor AS i medhold av selskapets vedtekter § 8. Retningslinjene gjelder for samtlige selskaper i Avinor-konsernet (heretter «Avinor» eller «Avinor-konsernet»).

I henhold til vedtektene skal retningslinjene ha det innhold som er angitt i allmennaksjeloven § 6-16 a) med tilhørende forskrift om retningslinjer og rapport om godtgjørelse til ledende personer (FOR-2020-12-11-2730). Fra og med 2023 skal styret også avgi rapport som gir en samlet oversikt over utbetalt og innstående lønn og godtgjørelse som omfattes av retningslinjene i § 6-16 a), jf. allmennaksjeloven § 6-16 b). Dette gjøres første gang for regnskapsåret 2022. For regnskapsåret 2021 avgir styret en erklæring som redegjør for hvorvidt Avinor-konsernets retningslinjer for lederlønn for 2021 er fulgt.

Avinors lederlønnspolitik skal være i samsvar med Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel (fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 30.04.2021).

Allerede etablerte avtaler med ledende personer som avviker fra Avinor-konsernets interne retningslinjer eller Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel berøres ikke av disse retningslinjene.

2. Avinors forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne

Retningslinjene knyttet til lederlønn skal bidra til å oppnå Avinor-konsernets forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne.

Et overordnet prinsipp for ledergodtgjørelse i Avinor er at godtgjørelsen skal være egnet til å tiltrekke og beholde dyktige ledere, men uten at godtgjørelsen skal være lønnsledende. Avinor-konsernets lønnssystem skal være forståelig og akseptabelt. Avinor foretar årlige gjennomganger av praktiseringen av godtgjørelsesordningen.

Avinors verdier ligger til grunn for alt Avinor foretar seg. Disse verdiene er: åpen, ansvarlig, handlekraftig og kundeorientert. Dette er et viktig utgangspunkt for Avinor-konsernets evne til å rekruttere, utvikle og beholde dyktige medarbeidere. Avinor-konsernet skal være en attraktiv og interessant arbeidsplass, som tiltrekker seg riktig kompetanse i en stadig mer spesialisert verden.

Lederlønningene i Avinor-konsernet skal være konkurranse-dyktige, men ikke ledende sammenlignet med norske selskaper det er naturlig at Avinor ser hen til. Godtgjørelsesordningen skal være basert på lik lønn for mannlige og kvinnelige ansatte for likt

arbeid eller arbeid av lik verdi. Det er et mål å koordinere lønnsfastsettelsen i Avinor-konsernet.

Ledergodtgjørelsen skal bidra til måloppnåelse både økonomisk og operativt. Ved at Avinor-konsernet kun har fastlønn og ikke variable elementer i avlønningen til ledende personer, medfører det liten risiko for interessekonflikter og/eller høy risikotaking.

3. Virkeområde

Disse retningslinjer gjelder for ledende personer i Avinor-konsernet. Definisjonen av ledende personer i allmennaksjeloven § 6-16 a) legges til grunn.

For Avinor-konsernet betyr dette at styrets retningslinjer gjøres gjeldende for og inkluderer ledergruppene i Avinor og Avinors heleide datterselskaper, samt medlemmer av styret i Avinor og Avinors heleide datterselskaper for godtgjørelse mottatt i kraft av å være styremedlem i Avinor-konsernet.

Godtgjørelse til andre ansatte enn ledende personer, omfattes ikke av disse retningslinjene.

Retningslinjene gjelder for regnskapsåret 2022, og vil gjelde fram til nye retningslinjer er vedtatt av Avinors generalforsamling.

Retningslinjene får ikke innvirkning på avtaler med ledende ansatte inngått før ikrafttreden av disse retningslinjene.

4. Avinors prinsipper om godtgjørelse til ledende ansatte

4.1. Godtgjørelse til medlemmer av styret

Styrets godtgjørelse fastsettes av generalforsamlingen, jf. aksjeloven § 6-10.

4.2. Godtgjørelse til ledende ansatte i Avinor-konsernet

Selskapet benytter seg av fastlønn som virkemiddel for å tiltrekke og beholde gode ledere. Selskapet benytter ikke variabel godtgjørelse, bonuser, opsjoner eller aksjeprogram. Det er et klart mål at lederlønnen, og da i hovedsak fastlønnen, skal være konkurransedyktig, men ikke lønnsledende. Selskapet sammenligner seg primært med andre norske selskaper det er naturlig å sammenligne seg med i den enkelte rekrutteringsprosess.

4.2.1. Basislønn

Hovedelementet i Avinor-konsernets godtgjørelsesordning er den faste grunnlønnen (basislønn).

Basislønn fastsettes med utgangspunkt i stilingens ansvar, kompleksitet, krav til kompetanse og den ledende ansattes ansiennitet.

4.2.2. Styrehonorar

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

4.2.3. Naturalytelser

Det er etablert en administrativ ordning knyttet til naturalytelser for ledende ansatte i Avinor-konsernet. Selskapet kan fritt gjøre endringer i denne ordningen. Selskapets prinsipp er at ledende ansatte skal ha naturalytelser som er vanlige for sammenlignbare stillinger. Dette kan være bilgodtgjørelse, fri avis/tidsskrift, fri telefon, bærbar PC, skriver og fri bredbåndstilknytning.

4.2.4. Pensjonsordninger

Ledende ansatte skal delta i Avinor-konsernets generelle pensjonsordning. For nytilsatte vil dette være en innskuddsordning i Nordea. Pensjonsgrunnlaget skal ikke overstige 12 G. Vilkårene skal være på linje med andre ansattes vilkår i selskapet. Det eksisterer også en ytelsesbasert pensjonsordning i Statens Pensjonskasse for Avinor-konsernet, men denne er lukket og gjelder ikke for nye ansatte.

For medlemmer av konsernledelsen i Avinor-konsernet inngått før Statens retningslinjer for lederlønn datert 13.02.2015, er det etablert en innskuddsbasert alderspensjonsordning for lønn over 12 G samt en ordning med uførepensjon («top-hat»-pensjon). Ingen nye ledende ansatte skal tilbys en slik ordning.

For medlemmer av konsernledelsen ansatt etter 13.02.2015 gjelder Avinor-konsernets generelle pensjonsordning opp til 12 G som eneste ordning. Det skal ikke påløpe pensjonskostnader ut over hva som eventuelt følger av en skattefavourisert ytelsesordning når en leder ikke lenger er ansatt i Avinor-konsernet.

4.2.5. Oppsigelse og etterlønn

Den gjensidige oppsigelsesfrist i Avinor-konsernet, også for ledende ansatte, er tre måneder regnet fra og med den første dag i måneden etter at oppsigelsen fant sted, med mindre loven gir anvisning på en lengre oppsigelsesfrist. Oppsigelsen skal meddeles skriftlig.

For konsernsjefen, som virksomhetens øverste leder, skal avtale om etterlønn mot å frasi seg oppsigelsesvernet inntas i ansettelsesavtalen. Slik klausul kan på forhånd gyldig avtales, jf. arbeidsmiljøloven § 15-16 (2).

Avinor-konsernet benytter som utgangspunkt ikke etterlønn utover lønn i oppsigelsestid i henhold til arbeidsmiljøloven. Etterlønn kan imidlertid, for alle involverte parter, være et godt alternativ i enkelte sammenhenger.

For øvrige ledende ansatte enn virksomhetens øverste leder vil det i ansettelseskontrakten inngås forhåndsavtale om «rimelig sluttvederlag» som først konkretiseres og får virkning dersom den ansatte ikke bestrider oppsigelsen, skulle det bli aktualisert.

For samtlige ledende ansatte vil etterlønn som et klart utgangspunkt kun utbetales dersom det er Avinor som tar initiativet til å avslutte arbeidsforholdet, det anses som rimelig og ikke overstiger 12 månedslønner i sum av avtalt sluttvederlag og lønn i oppsigelsestiden, samt at ny inntekt skal komme til fradrag krone for krone i Avinors utbetaling av avtalt sluttvederlag utover oppsigelsesperioden.

Det må vurderes i det konkrete tilfellet om daglig leder i Avinors datterselskaper skal ha klausul om etterlønn ved tilsetting,

jf. arbeidsmiljøloven § 15-16 (2), forhåndsavtale om rimelig sluttvederlag som først konkretiseres ved oppsigelse eller ha ordinært oppsigelsesvern uten klausul om mulighet for etterlønn etter arbeidsmiljøloven § 15-7.

Ledende ansatte er på samme måte som øvrige ansatte omfattet av Avinors interne prinsipper ved organisasjonsendringer i Avinor-konsernet, og vil i henhold til disse prinsippene kunne tilstå sluttpakke eller gavepensjon på like vilkår som for øvrige ansatte. Kompensasjonens størrelse avgjøres ved å se alder og tjenesteansiennitet i sammenheng.

5. Fastsettelse av kompensasjon til ledende ansatte
Det er etablert et eget underutvalg til konsernstyret, HR-, kompensasjon- og HMS-utvalget, som har som mandat å gjennomføre løpende vurderinger og overvåking av Avinor-konsernets policy knyttet til kompensasjon.

Underutvalget skal også gjennomføre følgende oppgaver, jf. vedtektene § 8:

- Godtgjørelse til konsernsjef med tilhørende vurderingskriterier/målekort
- Vurdere, og gi innspill til konsernsjefens vurdering av konserndirektørens lønnsjustering
- Pensjon
- Oppsigelsestid og etterlønn
- Retningslinjer for lederlønn og erklæring/rapport knyttet til konsernets praktisering av retningslinjene

6. Beslutningsprosess for godkjenning av retningslinjene
Avinors ordinære generalforsamling godkjenner retningslinjene. Før retningslinjene legges frem for generalforsamlingen, skal konsernstyret behandle retningslinjene, herunder behandling i Avinors HR-, kompensasjon- og HMS-utvalg.

7. Årlig lønnsrapport

Styret skal fra 2023 årlig sørge for at det utarbeides en lønnsrapport som gir en samlet oversikt over godtgjørelse som ledende personer har mottatt eller har til gode i løpet av det foregående regnskapsåret. Rapporten skal omfatte godtgjørelse som tidligere, nåværende og fremtidige ledende personer har mottatt eller har til gode i løpet av ett regnskapsår. Informasjonen skal individualiseres per ledende person.

Revisor skal før lønnsrapporten behandles av generalforsamlingen kontrollere at lønnsrapporten inneholder de opplysninger som kreves etter gjeldende regelverk.

8. Fravikelse fra og endring i retningslinjene

Styret kan i ekstraordinære tilfeller beslutte å fravike disse retningslinjene. Begrunnelsen for slik fravikelse må være saklig motivert i hensynet til Avinor-konsernets interesse i å beholde nøkkelpersoner eller for å på annen måte ivareta Avinor-konsernets interesser og bæreevne.

Endringer i retningslinjene skal beskrives i nye oppdaterte retningslinjer som generalforsamlingen godkjenner. Avinor skal ved endringer alltid ta hensyn til de til enhver tid gjeldende Statens retningslinjer for lederlønninger i selskaper med statlig eierandel.

9. Offentliggjøring

Retningslinjene dateres dagen for generalforsamlingens godkjenning av retningslinjene.

Retningslinjene gjøres tilgjengelige på Avinors nettside i note til Avinor-konsernets årsrapport.

STYRETS ERKLÆRING OM FASTSETTELSE AV LØNN OG ANNEN GODTGJØRELSE TIL DAGLIG LEDER OG ANDRE LEDENDE PERSONER I AVINOR-KONSERNET FOR FOREGÅENDE REGNSKAPSÅR – ÅRET 2021.

Lederlønnspolitikken i Avinor-konsernet for 2021 er gjennomført i samsvar med retningslinjene som ble behandlet på ordinær generalforsamling 21. juni 2021.

Abraham Foss tiltrådte som ny konsernsjef 15. februar 2021, og hadde derfor ingen lønnsregulering i 2021. For øvrige medlemmer

av konsernledelsen, samt ledergruppen i Avinor Flysikring AS og daglig leder i Svalbard Lufthavn AS ble lønnsoppgjøret som helhet gjennomført i tråd med frontfaget og med samme ramme som for øvrige ansatte (2,7 %). Lønnsoppjøret for ledende ansatte skjer på grunnlag av prestasjonsvurderinger, hvilket medfører variasjon i prosentvis økning for det enkelte medlem av konsernledelsen.

Ledende ansatte i Avinor-konsernet er på samme måte som øvrige ansatte omfattet av Avinors interne prinsipper ved organisasjonsendringer i Avinorkonsernet, og vil i henhold til disse prinsippene kunne tilstå sluttpakke eller gavpensjon på like vilkår som for øvrige ansatte i forbindelse med omorganisering i konsernet. Kompensasjonens størrelse avgjøres ved å se alder og tjenesteansiennitet i sammenheng. Det er innvilget enkelte sluttavtaler i 2021 i tråd med disse prinsippene ved organisasjonsendringer for ledende personer.

Lønn og eventuelle andre ytelser til ledende ansatte for 2021, er gjengitt i årsregnskapet for 2021, note 5.

NOTE 7 Andre driftskostnader

Beløp i MNOK

SPESIFIKASJON ANDRE DRIFTSKOSTNADER	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Andre driftskostnader				
Drift/vedlikehold bygninger	635,8	568,9	687,1	610,5
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	341,3	366,9	394,4	415,8
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold	489,5	512,7	492,0	515,5
Meteorologiske tjenester	3,0	2,6	60,7	44,2
Konsulentbistand	230,2	252,9	240,8	257,7
Øvrige eksterne tjenester	310,0	310,1	336,7	335,0
Tap på fordringer	-58,1	148,3	-70,2	208,3
Verdiendring kraftderivater	-65,3	57,2	-65,6	59,2
Øvrige driftskostnader	285,4	251,4	445,4	384,5
Konserninterne driftskostnader	652,4	691,1	0,0	0,0
Sum	2 824,2	3 162,2	2 521,3	2 830,7

VERDIENDRINGER KRAFT OG VALUTA

Konsernet gjennomfører økonomisk sikring i forbindelse med kjøp av kraft og utenlandsk valuta. Disse derivatene kvalifiserer normalt ikke for sikringsbøkerføring. Endringer i virkelig verdi på derivatene som ikke kvalifiserer for sikringsbøkerføring har tidligere blitt klassifisert linjen «Andre kostnader» i resultatregnskapet.

I forbindelse med årsavslutningen 2021 er det gjort en gjennomgang og endring i klassifiseringen av kostnader som tidligere har blitt presentert på resultatlinjen «Andre kostnader».

Elementer som relaterer seg til kraftderivater er vurdert å være driftselementer og klassifisert som andre driftskostnader, mens realisererte og urealiserte valutaendringer er vurdert å være finanselementer, og presentert som valutagevinster og valutatap.

Sammenligningstall for 2020 er omarbeidet.

Tabellen nedenfor viser hvordan elementene er klassifisert:

REKLASSIFISERING ANDRE KOSTNADER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Andre driftskostnader	-65,3	57,2	-65,6	59,2
Finansinntekter	0,0	0,9	0,1	15,4
Finanskostnader	14,0	1,2	28,9	5,1
Sum - tidligere klassifisert som Andre kostnader	-51,3	57,5	-36,8	48,9

HONORAR TIL REVISOR ERNST & YOUNG AS (EKS. MVA)

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Lovpålagt revisjon	1,8	2,3	2,4	3,2
Andre attestasjonstjenester	0,3	0,8	0,5	1,0
Skatterådgivning	0,0	0,0	0,0	0,0
Annen bistand	0,1	0,0	0,1	0,0
Sum	2,2	3,1	2,9	4,2

NOTE 8 Finansposter

Beløp i MNOK

Inntekt fra utbytte

Inntekter fra utbytter og konsernbidrag resultatføres når rett til å motta betaling oppstår.

Se note 13 for øvrig omtale av prinsipper vedrørende finansposter.

SPESIFIKASJON	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Finansinntekter				
Renteinntekter (eksklusive konserninterne fordringer)	26,4	31,9	28,1	33,7
Renteinntekter på konserninterne fordringer	8,4	12,7	0,0	0,0
Konsernbidrag	631,4	0,0	0,0	0,0
Valutagevinster (se note 7)	0,0	0,9	0,1	15,4
Andre finansinntekter	1,1	1,2	1,5	1,7
Sum finansinntekter	667,3	46,7	29,7	50,8
Finanskostnader				
Rentekostnader	609,0	624,5	608,0	623,8
Rentekostnad på konsernintern gjeld	5,0	8,9	0,0	0,0
Rentekostnad leieforpliktelser	14,8	16,1	13,7	14,1
Andre lånekostnader	7,0	6,1	7,0	6,1
Aktiverte lånekostnader (se note 10)	-53,9	-29,1	-81,6	-53,9
Andre finanskostnader	14,0	21,5	14,3	21,7
Nedskrivning aksjer i datterselskap (se note 18)	620,0	0,0	0,0	0,0
Valutatap (se note 7)	14,0	1,2	28,9	5,1
Netto verdiendring lån hensyntatt derivater	167,2	35,7	167,2	35,7
Tap ved virkelig verdi på finansielle kontrakter (se note 13)				
- rentebytteavtale: kontantstrømsikring, overført fra egenkapital	0,0	0,0	0,0	0,0
- rentebytteavtale: sikring av virkelig verdi	-167,2	-35,7	-167,2	-35,7
Sum finanskostnader	1 229,8	649,2	590,3	616,8
Netto finansinntekt/-kostnad	-562,5	-602,5	-560,6	-566,1

NOTE 9 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.

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

Utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at fremtidig skattbar inntekt vil foreligge, og at de midlertidige forskjellene kan fratrekkes i denne inntekten. Utsatt skattefordel

vrurdes mot fremtidige forventede skattemessige resultater og verdsettes separat.

Netto utsatt skattefordel

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

Underskudd til fremføring

Svalbard lufthavn AS har et ikke oppført fremførbart underskudd på MNOK 112,2. Underskuddet er ikke oppført grunnet usikkerhet med hensyn til utnyttelsen av underskuddet.

ÅRETS SKATTEKOSTNAD

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Årets skattekostnad				
Betalbar skatt ¹⁾	61,2	0,0	0,0	0,0
for mye/lite betalt skatt tidligere år ²⁾	-6,6	0,2	-13,2	0,0
Skatteeffekt konsernbidrag	-1,4	-14,4	0,0	0,0
Endring i utsatt skatt	85,3	-116,5	73,3	-201,8
Sum skattekostnad	138,5	-130,7	60,1	-201,8
Avstemming av effektiv skattesats				
Resultat før skatt	573,4	-598,8	268,2	-925,5
22 % skatt av resultat før skatt	126,2	-131,7	59,0	-203,5
Effekt av for mye/lite skatt tidligere år	0,0	0,2	0,0	0,2
Permanente forskjeller	12,4	0,8	1,1	1,5
Skattekostnad	138,5	-130,7	60,1	-201,8
Effektiv skattesats	24,2 %	21,8 %	22,4 %	21,8 %

1) Avinor AS vil gi konsernbidrag til datterselskapet Avinor Flysikring AS i 2022 på totalt MNOK 600. Det avgis konsernbidrag med skattemessig effekt som tilsvarende skattemessig resultat for 2021. Ifht IFRS bokføres konsernbidrag først i vedtaksåret. Imidlertid presenteres skatteeffekten av konsernbidraget per 31.12.2021. Dermed er betalbar skatt i Avinor AS sin balanse redusert til 0.

2) Effekt av skatt tidligere år knytter seg til tiltakspakke i forbindelse med koronapandemien. Her ble underskudd for inntil MNOK 30 i 2021 umiddelbart motregnet mot skattlagt overskudd tidligere år. Avinor AS og Avinor Flysikring AS fikk dermed utbetalt skatteeffekten av underskudd på MNOK 30 i forbindelse med skatteoppgjøret 2020, skatteeffekten av dette var MNOK 6,6 for Avinor AS og MNOK 13,2 for konsernet.

AVINOR AS:
SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

	01.01.2021	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2021
Fordringer	-32,7	36,4	0,0	3,7
Anleggsmidler	-459,4	2,2	0,0	-457,2
Bruksretteiendeler	108,3	8,7	0,0	117,0
Leieforpliktelser	-112,9	-9,5	0,0	-122,4
Langsiktig lån	-387,5	305,7	0,0	-81,7
Avsetninger	-238,5	8,3	0,0	-230,2
Pensjoner	-668,3	10,5	-141,8	-799,5
Konsernbidrag	-14,4	0,0	59,8	45,4
Gevinst- og tapskonto	-6,3	-4,2	0,0	-10,5
Finansielle instrumenter	409,4	-296,6	13,3	126,2
Underskudd til fremføring	-23,7	23,7	0,0	0,0
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 426,0	85,3	-68,6	-1 409,3

	01.01.2020	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2020
Fordringer	0,2	-33,0	0,0	-32,7
Anleggsmidler	-413,4	-46,0	0,0	-459,4
Bruksretteiendeler	121,7	-13,3	0,0	108,3
Leieforpliktelser	-123,7	10,8	0,0	-112,9
Langsiktig lån	-315,6	-71,8	0,0	-387,5
Avsetninger	-243,9	5,3	0,0	-238,5
Pensjoner	-444,5	-17,9	-205,9	-668,3
Konsernbidrag	0,2	-0,2	-14,4	-14,4
Gevinst- og tapskonto	-8,8	2,4	0,0	-6,3
Finansielle instrumenter	384,7	71,0	-46,3	409,4
Underskudd til fremføring	0,0	-23,7	0,0	-23,7
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 043,1	-116,5	-266,6	-1 426,0

2021 2020

Utsatt skattefordel

Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	-1 471,4	-1 664,7
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	-230,2	-279,0
Sum utsatt skattefordel	-1 701,6	-1 943,7

Utsatt skatteforpliktelse

Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	243,2	517,8
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	49,1	0,0
Sum utsatt skatteforpliktelse	292,3	517,8

Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 409,3	-1 426,0
---	----------	----------

AVINOR KONSERN:
SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

	01.01.2021	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2021
Fordringer	-47,4	41,3	0,0	-6,1
Anleggsmidler	-394,9	6,6	0,0	-388,3
Bruksretteiendeler	94,5	25,2	0,0	119,6
Leieforpliktelser	-98,5	-25,8	0,0	-124,3
Langsiktig lån	-387,5	305,7	0,0	-81,7
Avsetninger	-241,8	9,7	0,0	-232,1
Pensjoner	-1 234,9	-6,4	-274,0	-1 515,3
Gevinst- og tapskonto	-6,7	-5,8	0,0	-12,5
Finansielle instrumenter	409,4	-296,5	13,3	126,2
Underskudd til fremføring	-101,8	19,2	0,0	-82,6
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-2 009,7	73,3	-260,6	-2 197,0

	01.01.2020	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2020
Fordringer	-1,3	-46,1	0,0	-47,4
Anleggsmidler	-353,4	-41,5	0,0	-394,9
Bruksretteiendeler	106,2	-11,7	0,0	94,5
Leieforpliktelser	-108,0	9,5	0,0	-98,5
Langsiktig lån	-315,6	-71,8	0,0	-387,5
Avsetninger	-254,5	12,5	0,0	-241,8
Pensjoner	-873,1	-23,5	-338,3	-1 234,9
Gevinst- og tapskonto	-9,3	2,5	0,0	-6,7
Finansielle instrumenter	385,6	70,1	-46,3	409,4
Underskudd til fremføring	0,0	-101,8	0,0	-101,8
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 423,4	-201,8	-384,6	-2 009,7

	2021	2020
Utsatt skattefordel		
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	-2 191,4	-2 211,0
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	-251,4	-302,5
Sum utsatt skattefordel	-2 442,8	-2 513,5
Utsatt skatteforpliktelse		
Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	245,8	503,8
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	0,0	0,0
Sum utsatt skatteforpliktelse	245,8	503,8
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-2 197,0	-2 009,7

NOTE 10 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 fremtidig nytte av programvare, kostnadsføres dersom ikke endringene i programvaren øker den fremtidige økonomiske nytte av programvaren.

FLYGELEDERSYSTEMER, LUFTROMSORGANISERING

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
Per 1. januar 2020		
Anskaffelseskost	132,5	477,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-55,0	-244,0
Balanseført verdi 01.01.	77,5	233,7
Regnskapsåret 2020		
Balanseført verdi 01.01.	77,5	233,7
Tilgang	277,3	213,8
Avgang	0,0	0,0
Årets avskrivninger	-20,0	-39,9
Balanseført verdi 31.12.	334,8	407,5
Per 31. desember 2020		
Anskaffelseskost	409,7	691,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-74,9	-283,9
Balanseført verdi 31.12.	334,8	407,5
Regnskapsåret 2021		
Balanseført verdi 01.01.	334,8	407,5
Tilgang	79,0	121,8
Avgang	0,0	-22,4
Årets avskrivninger	-39,5	-53,0
Balanseført verdi 31.12.	374,3	453,9
Per 31. desember 2021		
Anskaffelseskost	488,8	790,9
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-114,5	-337,0
Balanseført verdi 31.12.	374,3	453,9
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 driftsmidlenes balanseførte verdi eller balanseføres separat, når det er sannsynlig at fremtidige økonomiske fordeler tilknyttet utgiften vil tilflyte konsernet, og utgiften kan måles pålitelig. Øvrige reparasjons- og vedlikeholdskostnader føres over resultat i den perioden utgiften pådras.

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

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

Tomter og boliger avskrives ikke. Andre driftsmidler avskrives etter den lineære metode 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 fremtidig inntjening ikke kan forsvare eiendelenes balanseførte verdi.

Offentlige tilskudd

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

Byggelånsrenter

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

Balanseførte byggelånsrenter for Avinor AS og konsernet utgjorde i 2021 henholdsvis MNOK 53,9 og MNOK 81,5 (2020: MNOK 29 og MNOK 53,9).

Gjennomsnittlig rentesats for Avinor AS og konsernet er beregnet til 2,62 prosent i 2021 og 2,93 prosent i 2020.

AVINOR AS: VARIGE DRIFTSMIDLER

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FASTEIENDOM	BANE-SYSTEM	TRANSPORT-MIDLER	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
Per 1. januar 2020							
Anskaffelseskost	1 133,9	24 202,5	14 561,3	1 505,8	7 707,0	3 443,4	52 554,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,8	-7 939,3	-4 936,5	-656,6	-5 046,4	-1 476,2	-20 056,7
Balanseført verdi 01.01.	1 132,1	16 263,2	9 624,8	849,3	2 660,6	1 967,2	32 497,3
Regnskapsåret 2020							
Balanseført verdi 01.01.	1 132,1	16 263,2	9 624,8	849,3	2 660,6	1 967,2	32 497,3
Tilgang	10,7	488,3	308,2	183,6	312,7	27,8	1 331,3
Avgang	-6,6	-172,1	-13,2	-1,7	-5,0	0,0	-198,6
Årets avskrivninger	0,0	-759,0	-468,2	-88,2	-536,4	-110,4	-1 962,2
Balanseført verdi 31.12.	1 136,3	15 820,3	9 451,6	943,0	2 431,9	1 884,5	31 667,8
Per 31. desember 2020							
Anskaffelseskost	1 138,1	24 428,6	14 846,9	1 658,6	7 934,8	3 470,3	53 477,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,8	-8 608,3	-5 395,4	-715,6	-5 502,8	-1 585,8	-21 809,6
Balanseført verdi 31.12.	1 136,3	15 820,3	9 451,5	943,0	2 431,9	1 884,5	31 667,8
Regnskapsåret 2021							
Balanseført verdi 01.01.	1 136,3	15 820,3	9 451,5	943,0	2 431,9	1 884,5	31 667,8
Tilgang	5,8	300,6	307,0	160,1	195,6	42,6	1 011,6
Avgang	0,0	-7,3	0,0	-3,2	-1,7	-0,2	-12,4
Årets avskrivninger	0,0	-762,2	-458,6	-97,5	-512,2	-109,1	-1 939,6
Balanseført verdi 31.12.	1 142,1	15 351,5	9 299,9	1 002,4	2 113,6	1 817,8	30 727,4
Per 31. desember 2021							
Anskaffelseskost	1 143,9	24 673,0	15 151,6	1 776,9	7 478,3	3 511,9	53 735,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,8	-9 321,5	-5 851,6	-774,5	-5 364,7	-1 694,1	-23 008,1
Balanseført verdi 31.12.	1 142,1	15 351,5	9 300,0	1 002,4	2 113,6	1 817,8	30 727,4
Økonomisk levetid		10 - 50 år	15 - 50 år	10 - 20 år	5 - 15 år	5 - 40 år	
Avskrivningsmetode	IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

AVINOR KONSERN: VARIGE DRIFTSMIDLER

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FAST EIENDOM	BANE-SYSTEM	TRANSPORT-MIDLER	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
Per 1. januar 2020							
Anskaffelseskost	1 804,6	24 826,9	14 098,3	1 595,0	9 188,4	3 087,6	54 600,9
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-7 917,8	-4 484,1	-710,8	-6 013,9	-1 227,3	-20 356,3
Balansført verdi 01.01.	1 802,2	16 909,2	9 614,2	884,2	3 174,5	1 860,3	34 244,5
Regnskapsåret 2020							
Balansført verdi 01.01.	1 802,2	16 909,2	9 614,2	884,2	3 174,5	1 860,3	34 244,5
Tilgang	10,7	502,3	308,2	200,2	399,0	27,8	1 448,3
Avgang	-12,8	-194,8	-13,2	-1,9	-43,3	0,0	-266,0
Årets avskrivninger	0,0	-807,7	-472,2	-93,8	-620,7	-111,5	-2 106,0
Balansført verdi 31.12.	1 800,2	16 408,9	9 437,0	988,7	2 909,4	1 776,5	33 320,8
Per 31. desember 2020							
Anskaffelseskost	1 802,6	25 038,9	14 383,9	1 761,2	9 460,2	3 114,5	55 561,2
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-8 630,0	-4 946,9	-772,4	-6 550,7	-1 338,0	-22 240,4
Balansført verdi 31.12.	1 800,2	16 408,9	9 437,0	988,7	2 909,4	1 776,5	33 320,8
Regnskapsåret 2021							
Balansført verdi 01.01.	1 800,2	16 408,9	9 437,0	988,7	2 909,4	1 776,5	33 320,8
Tilgang	5,8	326,1	309,1	160,5	392,6	42,7	1 236,8
Avgang	0,0	-7,3	0,0	-3,2	-43,6	-0,2	-54,3
Årets avskrivninger	0,0	-805,4	-462,6	-103,0	-607,6	-110,1	-2 088,7
Balansført verdi 31.12.	1 806,0	15 922,4	9 283,5	1 043,1	2 650,8	1 708,9	32 414,6
Per 31. desember 2021							
Anskaffelseskost	1 808,4	25 308,8	14 690,7	1 879,1	9 025,2	3 155,7	55 867,9
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-9 386,4	-5 407,2	-836,0	-6 374,4	-1 446,8	-23 453,3
Balansført verdi 31.12.	1 806,0	15 922,4	9 283,5	1 043,1	2 650,8	1 708,9	32 414,6
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 2020		
Anskaffelseskost	2 234,5	3 264,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 01.01.	2 234,5	3 264,8
Herav klassifisert som immaterielle	0,0	622,4
Regnskapsåret 2020		
Balanseført verdi 01.01.	2 234,5	3 264,8
Tilgang	2 163,6	2 355,2
Reklassifisering	-1 608,5	-1 448,3
Balanseført verdi 31.12.	2 789,6	4 171,7
Per 31. desember 2020		
Anskaffelseskost	2 789,6	4 171,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 31.12.	2 789,6	4 171,7
Herav klassifisert som immaterielle	0,0	565,6
Regnskapsåret 2021		
Balanseført verdi 01.01.	2 789,6	4 171,7
Tilgang	1 933,9	2 573,5
Reklassifisering	-1 090,6	-1 358,6
Balanseført verdi 31.12.	3 632,8	5 386,6
Per 31. desember 2021		
Anskaffelseskost	3 632,8	5 386,6
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 31.12.	3 632,8	5 386,6
Herav klassifisert som immaterielle	0,0	724,0

Avinor AS og konsernet har flere anleggsprosjekter under utførelse, av ulik størrelse og varighet. De største prosjektene per årsslutt 2021 er utvidelse av Non-Schengen terminalområde på Oslo Lufthavn samt utvikling av fjernstyrte tårn. I konsernet utgjør disse to prosjektene om lag halvparten av balanseført anlegg under utførelse.

SIKKERHETSSTILLELSE

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

NEDSKRIVNINGSTESTER, BEREGNING AV GJENVINNBAR BELØP

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi. En nedskrivning resultatføres med forskjellen mellom balanseført verdi og gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av virkelig verdi med fradrag av salgskostnader og bruksverdi. Hvis nedskrivning er foretatt vil det ved hver rapporteringsdato vurderes mulighetene for reversering av tidligere nedskrivninger på ikke – finansielle eiendeler. Avinor beregner bruksverdi med utgangspunkt i nåverdien

av fremtidige kontantstrømmer. Bruksverdi er nåverdien av fremtidige kontantstrømmer som forventes å oppstå fra eksisterende eiendeler. Vurderingen skjer med basis i at hele virksomheten til Avinor er definert som to kontantstrømgenererende enheter (CGU'er), se også omtale i note 2.

Gjennomføring av nedskrivningstester krever stor grad av skjønn. Blant annet gjøres det vurdering av hvor lang periode det eventuelle verdifallet strekker seg over, estimering og verdsettelse av fremtidige kontantstrømmer, i tillegg til den finansielle stillingen og forventet utvikling i markedet, inkludert faktorer som operasjonelle og finansielle kontantstrømmer.

Forutsetninger lagt til grunn ved beregning av gjenvinnbart beløp

Koronapandemien har hatt store negative effekter for Avinor og påvirket antall flypassasjerer og konsernets inntekter betydelig i 2020 og 2021.

Usikkerhet om pandemiens langsiktige effekter, klimarisiko og regulering av Avinors inntekter, øker følsomheten for forutsetningene som er lagt til grunn i nedskrivningstestene, og medfører mindre utfallsrom mellom gjenvinnbart beløp og balanseført verdi av konsernets eiendeler for de kontantgenererende enhetene.

Konsernets kontantgenererende enheter (Lufthavnvirksomhet og Flysikring) er regulerte infrastrukturvirksomheter, hvor en nedgang i trafikken på kort/mellomlang sikt normalt ikke vil medføre nedskrivningsbehov. Usikkerheten knyttet til varige endringer i reisevaner, vil likevel kunne medføre nedskrivningsbehov.

Konsernets virksomhet utøves i sin helhet i Norge, nåverdien av kontantstrømmer estimeres derfor i norske kroner, deretter

foretas det neddiskontering basert på et veid avkastningskrav relevant for Avinors aktuelle virksomhet og kontantgenererende enhet.

Nedskrivningsvurderingene er heftet med særlig høy usikkerhet knyttet til trafikkprognoser fremover. Avinor har derfor basert seg på ulike scenarier ved fastsettelsen av kontantstrømmer i nedskrivningsvurderingene.

De mest sentrale forutsetningene benyttet ved nedskrivningstestene per 31. desember 2021 er angitt nedenfor og representerer oppdaterte prognoser, herunder ledelsens vurdering av de mest sannsynlige utfall:

	LUFTHAVNVIRKSOMHET	FLYSIKRING
Nøkkelforutsetning		
Driftsmargin 2022	1,3 %	2,7 %
Driftsmargin 2027	20,0 %	7,2 %
Inntekter i 2022 i % av 2019 *	69,6 %	96,0 %
Inntekter i 2027 i % av 2019 *	103,1 %	121,7 %
Driftskostnader 2022 i % av 2019 *	73,3 %	90,1 %
Driftskostnader i 2027 i % av 2019 *	93,9 %	96,5 %
Vekstfaktor terminalledd	1,9 %	1,9 %
Avkastningskrav etter skatt	5,1 %	4,5 %

* 2019 siste normalår før pandemien. Endringer inkluderer forventet prisvekst.

Kontantstrømmer i første år i måleperioden er basert på administrasjonens beste estimat. Kontantstrømmer i år 2–6 er beregnet på grunnlag av ledelsesgodkjent prognose som er basert på gjeldende avgiftsregulering og oppdaterte estimater for forventet flytrafikkvolum, relaterte kommersielle inntekter og kostnadsnivå. Det er i estimerte avgiftsinntekter lagt til grunn en forventning om at avgiftsnivået vil øke årlig med konsumprisindeksen i hele prognoseperioden. Kontantstrømmen fra år 6 og framover er ekstrapolert i evighetsperspektiv med en vekstfaktor på 1,9 % basert på forventninger om utviklingen i framtidig reiseaktivitet og inflasjon. Forventningene er basert på Avinors egne vurderinger samt analyser fra anerkjente bransje- og analyseorganisasjoner. I Norge er luftfarten i en sterk posisjon, med lange avstander, befolkningsstruktur og topografi som tilsier vekst på sikt. Samtidig vil luftfartsavgiftene bli regulert basert på kostnadsnivå. Lufthavnavgifter er basert på gjeldende regulativ.

Resultat av nedskrivningstester

Foretatte nedskrivningstester viser at bruksverdi overstiger regnskapsført verdi av eiendeler med MNOK 3 100 for

Lufthavnvirksomheten og med MNOK 950 for Flysikring. Det er følgelig ikke foretatt nedskrivning av varig verdifall per 31. desember 2021.

Sensitivitet nedskrivningstester

Ettersom det per årsslutt 2021 eksisterer usikkerhet knyttet til hvordan pandemien og dens ringvirkninger, samt økt fokus på klima og bærekraft, kan påvirke fremtidig reiseaktivitet, er det usikkert hvordan dette vil kunne påvirke virksomheten. Mindre endringer i flere av forutsetningene vil kunne ha betydelig innvirkning på bruksverdi og eventuell nedskrivning. Det er følgelig høy usikkerhet knyttet til nåværende forventninger lagt til grunn i beregningene.

Det er derfor foretatt sensitivitetsanalyser som representerer ulike scenarier basert på endringer i forutsetningene som nedskrivningsvurderingene er mest sensitiv for. Analysene er utarbeidet for å illustrere usikkerheten i administrasjonens vurderinger.

Nedenstående tabell viser sensitiviteten for endringer i utfallsrom basert på endringer i driftsmargin, inntekter, vekst i terminalleddet og avkastningskrav:

NEDSKRIVNINGSTESTER	LUFTHAVNVIRKSOMHET		FLYSIKRING	
	BRUKSVERDI	NEDSKRIVNING	BRUKSVERDI	NEDSKRIVNING
Endring i forutsetning				
Driftsmargin: -1,0 %	39 600	0	2 050	0
Driftsmargin: -2,0 %	35 100	1 400	1 450	250
Driftsinntekter: -1,0 %	37 300	0	1 950	0
Driftsinntekter: -2,0 %	35 050	1 450	1 250	450
Vekst i terminalledd: -0,5 %	34 350	2 150	2 100	0
Vekst i terminalledd: -1,0 %	30 350	6 150	1 750	0
Avkastningskrav: +0,5 %	34 100	2 400	2 050	0
Avkastningskrav: +1,0 %	29 950	6 550	1 650	50

NOTE 11 Leieavtaler – bruksretteiendeler og leieforpliktelser

Beløp i MNOK

KONSERNET SOM LEIETAKER – BALANSEFØRTE LEIEAVTALER

Konsernet innregner en leieavtale som en bruksretteiendel med en tilhørende leieforpliktelse, fra det tidspunkt konsernet får rådighet over eiendelen. Hver leiebetaling fordeles mellom finanskostnad og forpliktelse. Finanskostnaden resultatføres over leieperioden etter en rente som medfører en konstant periodisk rente på gjenværende balanseført leieforpliktelse for hver periode. Bruksretteiendeler avskrives over det korteste av kontraktperioden og eiendelens levetid etter en lineær metode.

Estimert leieforpliktelse beregnes som nåverdien av de forventede leiebetalingene over leieperioden. Leieforpliktelsene inkluderer netto virkelig verdi av faste leiebetalingene i avtalt periode samt sannsynlig utøvelse av forlengelsesopsjoner. Leiebetalingene indeksreguleres der det er aktuelt. Det benyttes en diskonteringsrente lik konsernets marginale lånerente. Bruksretteiendeler måles til kost og tilsvarer beløpet ved første gangs innregning av leieforpliktelsene.

Leiebetalingene for korttids leieavtaler og leieavtaler av mindre verdi kostnadsføres løpende. Konsernet har benyttet valgmuligheten i IFRS 16.4 og anvender ikke IFRS 16 for immaterielle eiendeler.

KONSERNET SOM UMLEIER – OPERASJONELLE LEIEAVTALER

En vesentlig del av Avinors kommersielle inntekter består av leieinntekter som inntektsføres i henhold til IFRS 16.

Leieinntektene består av faste leiebeløp samt omsetningsbasert leie som inntektsføres i takt med levering over leieperioden.

Konsernet presenterer utleide eiendeler som anleggsmidler i balansen.

BALANSEFØRTE LEIEAVTALER

Konsernets balanseførte leieavtaler inkluderer i hovedsak bygninger og annen fast eiendom, banesystemer og tomt/grunn. Av konsernets totale leieforpliktelse på MNOK 558,7 utgjør leie av kontorlokaler i Bjørvika, Oslo (hovedkontor) MNOK 265,6 og leie av Bodø Lufthavn fra Forsvarsbygg MNOK 169,5. Tilsvarende tall for 2020 var hhv MNOK 285,8 og 90,5. Leieavtalen for Bodø Lufthavn ble i slutten av 2021 forlenget frem til maksimalt 31.12.2030.

I tillegg til leiebetalingene har konsernet forpliktelser til drift/vedlikehold og forsikring av eiendelene, som ansees som tjenesteavtaler og innregnes ikke i forpliktelsen. Leieavtalene inneholder ikke restriksjoner på selskapets utbyttepolitikk eller finansieringsmuligheter. Konsernet har ikke vesentlige restverdigarantier knyttet til sine leieavtaler.

Nye leieavtaler innregnes med en diskonteringsrente tilsvarende Avinor sin marginale lånerente på etableringstidspunkt for leieavtalen. Avinor og konsernets marginale lånerente per 31. desember 2021 er beregnet til 2,70 prosent (2020: 2,67 prosent).

AVINOR AS: BRUKSRETTEIENDELER

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FASTEIENDOM	BANE-SYSTEM	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
Per 1. januar 2020						
Anskaffelseskost	26,0	480,4	102,2	4,8	0,8	614,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-41,8	-15,6	-1,1	-0,1	-60,9
Balanseført verdi 01.01.	23,6	438,6	86,6	3,7	0,6	553,1
Regnskapsåret 2020						
Balanseført verdi 01.01.	23,6	438,6	86,6	3,7	0,6	553,1
Tilgang	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overføringer og reklassifiseringer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets avskrivninger	-0,9	-42,7	-15,6	-1,4	-0,1	-60,7
Balanseført verdi 31.12.	22,8	395,8	71,0	2,3	0,5	492,5
Per 31. desember 2020						
Anskaffelseskost	26,0	480,4	102,2	4,8	0,8	614,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-3,3	-84,5	-31,1	-2,4	-0,2	-121,6
Balanseført verdi 31.12.	22,8	395,8	71,0	2,3	0,5	492,5
Regnskapsåret 2021						
Balanseført verdi 01.01.	22,8	395,8	71,0	2,3	0,5	492,5
Tilgang	6,4	8,5	84,8	0,0	0,6	100,3
Avgang	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets avskrivninger	-0,9	-42,7	-15,7	-1,4	-0,1	-60,8
Balanseført verdi 31.12.	28,3	361,6	140,2	0,9	1,0	532,0
Per 31. desember 2021						
Anskaffelseskost	32,4	488,8	187,0	4,8	1,4	714,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-4,1	-127,3	-46,8	-3,8	-0,3	-182,3
Balanseført verdi 31.12.	28,3	361,6	140,2	0,9	1,0	532,0
Avskrivningsperiode	7 - 21 år	1 - 17 år	9 år	1 - 9 år	9 år	
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

AVINOR KONSERN: BRUKSRETTEIENDELER

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FAST EIENDOM	BANE-SYSTEM	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
Per 1. januar 2020						
Anskaffelseskost	23,4	405,4	102,2	4,8	0,8	536,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,0	-33,7	-15,6	-1,1	-0,1	-51,4
Balanseført verdi 01.01.	22,4	371,7	86,6	3,7	0,6	485,0
Regnskapsåret 2020						
Balanseført verdi 01.01.	22,4	371,7	86,6	3,7	0,6	485,0
Tilgang	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Overføringer og reklassifiseringer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets avskrivninger	-1,0	-35,5	-15,6	-1,4	-0,1	-53,6
Balanseført verdi 31.12.	21,5	336,1	71,0	2,3	0,5	431,5
Per 31. desember 2020						
Anskaffelseskost	23,4	405,4	102,2	4,8	0,8	536,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,9	-69,3	-31,1	-2,4	-0,2	-105,0
Balanseført verdi 31.12.	21,5	336,1	71,0	2,3	0,5	431,5
Regnskapsåret 2021						
Balanseført verdi 01.01.	21,5	336,1	71,0	2,3	0,5	431,5
Tilgang	6,6	99,6	84,8	0,0	0,6	191,7
Avgang	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets avskrivninger	-1,0	-36,6	-15,7	-1,4	-0,1	-54,8
Balanseført verdi 31.12.	27,1	399,1	140,2	0,9	1,0	568,4
Per 31. desember 2021						
Anskaffelseskost	30,1	505,0	187,0	4,8	1,4	728,2
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,9	-105,9	-46,8	-3,8	-0,3	-159,8
Balanseført verdi 31.12.	27,1	399,1	140,2	0,9	1,0	568,4
Avskrivningsperiode	4 - 21 år	1 - 20 år	9 år	1 - 9 år	9 år	
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

LEIEFORPLIKTELSER

Oversikt over resterende estimerte leiebetalinger for balanseførte leieavtaler og nåverdi:

AVINOR AS

	UNDER 1 ÅR	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR	SUM	HERAV KONSERN- INTERNT
31.12.2021					
Leieavtale hovedkontor Oslo (Oslo Atrium AS)	22,2	118,0	130,3	270,5	0,0
Leieavtale Bodø Lufthavn (Forsvarsbygg)	19,6	104,0	67,5	191,0	0,0
Øvrig lokalleie	23,9	120,6	12,1	156,6	133,9
Andre leieavtaler	1,9	5,9	13,2	21,0	4,1
Sum - nominelle leiebetalinger	67,6	348,4	223,1	639,1	138,0
Sum - nåverdi av leiebetalinger	66,7	315,1	174,4	556,2	125,7
31.12.2020					
Leieavtale hovedkontor Oslo (Oslo Atrium AS)	21,8	115,7	154,8	292,3	0,0
Leieavtale Bodø Lufthavn (Forsvarsbygg)	18,7	78,7	0,0	97,5	0,0
Øvrig lokalleie	23,4	119,5	37,0	180,0	154,8
Andre leieavtaler	2,7	6,7	14,4	23,7	4,3
Sum - nominelle leiebetalinger	66,6	320,6	206,2	593,4	159,1
Sum - nåverdi av leiebetalinger	65,6	290,1	157,2	513,0	142,7

AVINOR KONSERN

	UNDER 1 ÅR	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR	SUM
31.12.2021				
Leieavtale hovedkontor Oslo (Oslo Atrium AS)	29,1	150,6	130,3	309,9
Leieavtale Bodø Lufthavn (Forsvarsbygg)	19,6	104,0	67,5	191,0
Øvrig lokalleie	13,6	59,3	103,3	176,2
Andre leieavtaler	2,0	6,3	10,7	19,0
Sum - nominelle leiebetalinger	64,3	320,1	311,8	696,2
Sum - nåverdi av leiebetalinger	63,4	290,0	235,3	588,7
31.12.2020				
Leieavtale hovedkontor Oslo (Oslo Atrium AS)	28,5	151,3	158,6	338,4
Leieavtale Bodø Lufthavn (Forsvarsbygg)	18,7	78,7	0,0	97,5
Øvrig lokalleie	8,7	30,8	24,6	64,2
Andre leieavtaler	2,7	6,9	11,9	21,5
Sum - nominelle leiebetalinger	58,7	267,8	195,1	521,6
Sum - nåverdi av leiebetalinger	57,8	242,6	148,2	448,7

ÅRETS BEVEGELSE I LEIEFORPLIKTELSER	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Forpliktelse 01.01.	513,0	562,2	448,7	492,2
Nye/endrede forpliktelser innregnet i perioden	95,1	0,0	186,3	0,0
Betaling av hovedstol	-51,9	-49,2	-46,3	-43,5
Betaling av renter	-14,7	-16,1	-13,6	-14,1
Rentekostnad tilknyttet leieforpliktelser	14,7	16,1	13,6	14,1
Overføringer og reklassifiseringer	0,0	0,0	0,0	0,0
Forpliktelse 31.12.	556,2	513,0	588,7	448,7
Hvorav kortsiktig	66,7	65,6	63,4	57,8
Hvorav langsiktig	489,5	447,4	525,3	390,8
Netto kontantstrøm fra leieforpliktelser	-66,6	-65,3	-59,9	-57,6

KONSERNET SOM LEIETAKER – LEIEAVTALER SOM IKKE BALANSEFØRES

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Årets leiekostnader direkte kostnadsført				
Driftskostnader leieavtaler kortsiktige leieavtaler/leieavtaler av lav verdi	7,6	11,0	8,8	12,1
Driftskostnader knyttet til immaterielle eiendeler	170,9	175,7	202,9	203,4
Totale leiekostnader inkludert i andre driftskostnader	178,5	186,7	211,7	215,5

Leieavtaler knyttet til immaterielle leieavtaler gjelder i hovedsak lisenser og vedlikeholdsavtaler knyttet til software. Konsernet har benyttet valgmuligheten i IFRS 16.4 og anvender ikke IFRS 16 for immaterielle eiendeler.

Anvendte praktiske løsninger

Konsernet leier også kontormaskiner/IT-utstyr og andre maskiner og utstyr med avtalevilkår fra 1 til 3 år. Konsernet har besluttet å ikke innregne leieavtaler der den underliggende eiendelen har lav verdi, og innregner dermed ikke leieforpliktelse og bruksrett-eiendeler for noen av disse leieavtalene. I stedet kostnadsføres

leiebetalingene når de inntreffer. Konsernet innregner heller ikke leieforpliktelse og bruksretteeiendeler for kortsiktige leieavtaler.

OPSJONER OM Å FORLENGE EN LEIEAVTALE OG KJØPSOPSJONER

Per 31. desember 2021 er det ingen vesentlige fremtidige potensielle leiebetalinger som ikke er inkludert i leieforpliktelsene som følge av forlengelses- eller kjøpsopsjoner.

NOTE 12 Finansielle risikofaktorer

Beløp i MNOK

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko. Med finansiell risiko menes likviditetsrisiko, renterisiko, valuta-risiko, motpartsrisiko, kraftprisrisiko og refinansieringsrisiko. 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, krafthandel, avlastning av finansiell risiko ved kjøp av ting- og ansvarsforsikring samt styring av finansiering og overskuddslikviditet.

Se også omtale av finansielle eiendeler og forpliktelser herunder sikring i note 13.

MARKEDSRISIKO

Valutarisiko

Konsernet 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 er i hovedsak eksponert mot de store valutaene som euro, amerikanske dollar, britiske pund, svenske kroner og danske kroner.

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 valuta-utbetalinger 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. Sikring av valutarisiko inngår normalt ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon.

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

Valutarisikoen er totalt sett vurdert til å være begrenset og det er derfor ikke utført sensitivitetsberegninger. Nominelt beløp på utestående valutaterminkontrakter fremgår av note 13.

Renterisiko

Konsernet er eksponert for renterisiko gjennom sine finansieringsaktiviteter (se note 13). 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 31.12.2021 er alle rentederivater tilpasset løpetid og øvrige betingelser for spesifikke lån. Hensyntatt rentederivater har konsernet 64 prosent av sin rentebærende gjeld til fast rente i minst 12 måneder.

Per 31.12.2021 hadde konsernet rentebytteavtaler pålydende MNOK 5 704,4 (2020: MNOK 8 194,4) der konsernet mottar en fast rente i euro og betaler en fast rente i norske kroner på gjennomsnittlig 2,98 prosent av pålydende. I tillegg har konsernet rentebytteavtaler pålydende MNOK 6 853,4 (2020: MNOK 6 853,4) hvor konsernet betaler en flytende rente i norske kroner og mottar fast rente i euro. Konsernet har også rentebytteavtaler pålydende MNOK 2 000 der man mottar flytende rente i norske kroner og betaler fast rente i norske kroner. Rentebytteavtaler benyttes til å sikre seg mot rentesvingninger som følge av endringer i rentenivået. Alle rentebytteavtaler er økonomisk sikring for en kontantstrøm. Alle rentebytteavtaler er balanseført til virkelig verdi. I tillegg har konsernet obligasjonslån og banklån på til sammen MNOK 3 200 med flytende rente.

Selskapet og konsernets rentebytteavtaler er presentert i tabellen nedenfor:

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	NOMINELT BELØP	FORFALL	REFERANSERENTE
Per 31. desember 2021			
Kontantstrømsikring	1 264,9	29.04.2025	EURIBOR OG NIBOR
Virkelig verdi sikring	1 264,9	29.04.2025	EURIBOR OG NIBOR
Kontantstrømsikring	4 439,5	09.02.2027	EURIBOR OG NIBOR
Kontantstrømsikring	2 000,0	01.10.2030	EURIBOR
Virkelig verdi sikring	3 588,5	01.10.2030	EURIBOR OG NIBOR

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

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	ENDRING I RENTENIVÅET I BASISPUNKTER	EFFEKT PÅ RESULTAT FØR SKATT	EFFEKT PÅ UTVIDET RESULTAT
2021			
	+50	-19,7	-26,6
	-50	19,7	26,6
	+150	-59,1	-79,8
	-150	59,1	79,8
2020			
	+50	-17,2	-50,5
	-50	17,2	50,5
	+150	-51,6	-151,5
	-150	51,6	151,5

Gjennomsnittlig rente på finansielle instrumenter var som følger:

	2021 (%)	2020 (%)
Per 31. desember		
Kassekreditt	IA	IA
Statslån	1,35	1,34
Obligasjonslån	2,69	2,70
Banklån	2,26	3,04

Tallene inkluderer tilhørende rentesikringsderivater.

Avinor har et innlån per 31.12.2021 på MNOK 22 388,6 (2019: 27 150,1) ut over trekk på kassekreditt med MNOK 0,0 (2020: MNOK 0,0).

Kraftprisrisiko

Konsernet er forbruker av elektrisk kraft. Det er inngått bilaterale fysiske kraftkontrakter med Statkraft Energi AS for å sikre deler av kraftforbruket. Kontraktene er ikke omsettelige i kraftmarkedet.

Per 31.12.2021 er det inngått kontrakter som dekker om lag 100 prosent av forventet forbruk i 2022. Kontraktene inngår ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon. Kraftkjøp skjer i euro.

Markedsverdiene for kraftkontraktene per 31.12.2021 var MNOK 53,2 (31.12.2020: MNOK -4,0)

Sensitivetsanalyse for kraftkontrakter per 31.12 angir effekten på resultat før skatt om kraftprisen hadde økt med hhv 20 og 40 prosent:

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	2021	2020
20 % økning i kraftpris (effekt på resultat før skatt)	42,2	17,2
40 % økning i kraftpris (effekt på resultat før skatt)	84,3	34,3

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 i en normalsituasjon er middels risiko for at kundene ikke evner å oppfylle sine forpliktelser. Som følge av koronapandemien har denne risikoen vært økende i 2020 og 2021 og forventes også å være høyere enn normalnivåer de nærmeste årene.

Konsernet har retningslinjer for å begrense eksponering for mulige tap.

Konsernet har ikke garantert for tredjeparts gjeld.

Maksimal risikoeksponering er representert ved balanseført verdi av de finansielle eiendelene, inkludert derivater, i balansen. Da motpart i derivathandelen normalt er banker, ansees kredittrisiko knyttet til derivater for liten. Konsernet anser sin maksimale risikoeksponering å være balanseført verdi av kundefordringer og andre omløpsmidler. Se note 13 for ytterligere om kundefordringer og tilhørende tapsavsetninger.

Konsernets hovedbankforbindelse har ekstern kredittvurdering Aa2 og AA- (Moody's og 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.

Det har forekommet tilfeller hvor det er avtalt nedbetalingsordninger med kunder for å gjøre opp forfalt gjeld.

Alle konserninterne fordringer klassifiseres i gruppe 2. 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. Ubenyttede kredittfasiliteter er omtalt i note 13.

Etterfølgende tabeller 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).

Se også note 13 for informasjon om langsiktige lån og trekkfasiliteter.

I tillegg til refinansiering av lånene spesifisert nedenfor, vil konsernet de neste årene ha behov for finansiering av allerede igangsatte infrastrukturprosjekter og nødvendige investeringer. Brutto finansiering skal dekke både refinansiering av forfallene spesifisert under og andre planlagte investeringsaktiviteter.

AVINOR AS: FORFALLSTRUKTUR FINANSIELLE FORPLIKTELSER

	GJENVÆRENDE PERIODE					TOTALT
	UNDER 1 MND	1-3 MND	4-12 MND	1-5 ÅR	OVER 5 ÅR	
31.12.2021						
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *	28,4	133,9	1 287,1	8 381,0	15 832,7	25 663,1
Leieforpliktelser (se note 11)	5,6	11,3	50,7	348,4	223,1	639,1
Andre forpliktelser	1,5	2,9	13,1	300,8	643,1	961,4
Leverandørgjeld	280,8	138,3	0,0	0,0	0,0	419,1
Annen kortsiktig gjeld	338,6	166,8	0,0	0,0	0,0	505,3
Sum	654,9	453,2	1 350,9	9 030,3	16 698,8	28 188,1
31.12.2020						
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *	23,9	2 708,8	1 321,4	7 894,1	17 756,6	29 704,8
Leieforpliktelser (se note 11)	5,5	11,1	49,9	320,6	206,2	593,4
Andre forpliktelser	0,9	1,9	8,4	300,0	707,2	1 018,3
Leverandørgjeld	234,4	115,5	0,0	0,0	0,0	349,9
Annen kortsiktig gjeld	343,6	169,3	0,0	0,0	0,0	512,9
Sum	608,4	3 006,5	1 379,7	8 514,7	18 670,0	32 179,3

* Inklusive sertifikatgjeld og derivater (inkluderer avdrag og renter).

AVINOR KONSERN: FORFALLSTRUKTUR FINANSIELLE FORPLIKTELSER

	GJENVÆRENDE PERIODE					TOTALT
	UNDER 1 MND	1-3 MND	4-12 MND	1-5 ÅR	OVER 5 ÅR	
31.12.2021						
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *	28,4	133,9	1 287,1	8 381,0	15 832,7	25 663,1
Leieforpliktelser (se note 11)	5,4	10,7	48,2	320,1	311,8	696,2
Andre forpliktelser	1,9	3,8	17,0	301,1	644,7	968,5
Leverandørgjeld	335,3	165,1	0,0	0,0	0,0	500,4
Annen kortsiktig gjeld	357,8	176,3	0,0	0,0	0,0	534,1
Sum	728,8	489,8	1 352,3	9 002,2	16 789,2	28 362,3
31.12.2020						
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *	23,9	2 708,8	1 321,4	7 894,1	17 756,6	29 704,8
Leieforpliktelser (se note 11)	4,9	9,8	44,0	267,8	195,1	521,6
Andre forpliktelser	1,4	2,8	12,4	300,9	709,4	1 026,9
Leverandørgjeld	280,2	138,0	0,0	0,0	0,0	418,2
Annen kortsiktig gjeld	356,6	175,6	0,0	0,0	0,0	532,2
Sum	666,9	3 035,0	1 377,9	8 462,8	18 661,1	32 203,7

* Inklusive sertifikatgjeld og derivater (inkluderer avdrag og renter).

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.

Avinorkonsernet overholder ved avleggelse av årsregnskapet for 2021 alle gjeldende egenkapitalkrav.

KAPITALSTRUKTUR OG EGENKAPITAL – VEDTEKTSTESTET EGENKAPITALANDEL (§ 5)

AVINOR KONSERN

	2021	2020
Rentebærende gjeld	22 977,3	27 598,9
Rentederivater gjeld	851,1	420,7
Rentederivater eiendel	-1 381,3	-2 285,9
Leieforpliktelser	-588,7	-448,7
Kontantbeholdning	-2 657,4	-6 017,9
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser	19 201,0	19 267,1
Egenkapital	12 471,2	13 187,1
Sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser	31 672,3	32 454,1
Egenkapitalandel i henhold til vedtektsdefinisjon*	39,4 %	40,6 %

* Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser.

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 underskider 40 prosent av summen av konsernets til enhver tid netto rentebærende gjeld og egenkapital. Bokførte leieforpliktelser er ikke inkludert i netto rentebærende gjeld ved beregning av vedtektsfestet egenkapitalandel.

I ekstraordinær generalforsamling, avholdt 29. mars 2022, ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å fravike kravet i vedtektenes § 5. For perioden til og med 31. desember 2022 er kravet til egenkapital beregnet i samsvar med vedtektene justert ned fra 40 til 35 prosent.

Egenkapitalkrav låneavtaler

Inngåtte låneavtaler stiller krav til størrelsen på konsernets egenkapital. I låneavtalene med Den Europeiske Investeringsbanken, Den Nordiske Investeringsbank og konsernets revolverende trekkfasilitet kreves egenkapitalandel minimum 30 prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld. Bokførte leieforpliktelser inngår her i beregningen av netto rentebærende gjeld.

Det er ikke egenkapitalkrav for Avinor sine utstedte obligasjoner.

VURDERING AV VIRKELIG VERDI

Virkelig verdi av valutaterminkontrakter er fastsatt ved å benytte markedsverdi på balansedagen. For rentebytteavtaler er virkelig verdi innhentet fra konsernets treasuryssystem og kvalitetssikret mot relasjonsbankens markedsvurderinger.

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.

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

AVINOR AS

SPESIFIKASJON	2021		2020	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Statslån	1 194,2	1 194,0	1 638,6	1 652,4
Obligasjonslån	16 868,2	17 874,4	20 738,3	22 278,5
Banklån	4 326,1	4 435,7	4 773,2	5 244,9
Leieforpliktelser	556,2	556,2	513,0	513,0

AVINOR KONSERN

SPESIFIKASJON	2021		2020	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Statslån	1 194,2	1 194,0	1 638,6	1 652,4
Obligasjonslån	16 868,2	17 874,4	20 738,3	22 278,5
Banklån	4 326,1	4 435,7	4 773,2	5 244,9
Leieforpliktelser	588,7	588,7	448,7	448,7

Finansielle instrumenter etter verdsettelsesmetode

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)

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.

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 31.12.2021:

AVINOR KONSERN

	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat				
Valutaterminkontrakter	0,0	2,8	0,0	2,8
Energi kontrakter	0,0	53,2	0,0	53,2
Derivater benyttet til sikring				
Renteswapper	0,0	1 381,3	0,0	1 381,3
Sum eiendeler	0,0	1 437,4	0,0	1 437,4
Forpliktelser				
Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultat				
Obligasjonslån	0,0	4 620,7	0,0	4 620,7
Valutaterminkontrakter	0,0	12,5	0,0	12,5
Derivater benyttet til sikring				
Renteswapper	0,0	851,1	0,0	851,1
Sum forpliktelser	0,0	5 484,2	0,0	5 484,2
Forpliktelser hvor virkelig verdi er presentert i note				
Rentebærende gjeld				
Statslån	0,0	1 194,0	0,0	1 194,0
Obligasjonslån	0,0	17 874,4	0,0	17 874,4
Banklån	0,0	4 435,7	0,0	4 435,7
Leieforpliktelser	0,0	588,7	0,0	588,7
Sum	0,0	24 092,9	0,0	24 092,9

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2021.

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 31.12.2020:

AVINOR KONSERN

	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat				
Valutaterminkontrakter	0,0	0,8	0,0	0,8
Derivater benyttet til sikring				
Renteswapper	0,0	2 285,9	0,0	2 285,9
Sum eiendeler	0,0	2 286,7	0,0	2 286,7
Forpliktelser				
Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultat				
Energikontrakter	4,0	0,0	0,0	4,0
Obligasjonslån	0,0	4 954,5	0,0	4 954,5
Valutaterminkontrakter	0,0	1,0	0,0	1,0
Renteswapper	0,0	0,0	0,0	0,0
Derivater benyttet til sikring				
Renteswapper	0,0	420,7	0,0	420,7
Sum forpliktelser	4,0	5 376,2	0,0	5 380,2
Forpliktelser hvor virkelig verdi er presentert i note				
Rentebærende gjeld				
Statslån	0,0	1 652,4	0,0	1 652,4
Obligasjonslån	0,0	22 278,5	0,0	22 278,5
Banklån	0,0	5 244,9	0,0	5 244,9
Leieforpliktelser	0,0	448,7	0,0	448,7
Sum	0,0	29 624,5	0,0	29 624,5

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2020.

NOTE 13 Finansielle eiendeler og forpliktelser

Beløp i MNOK

FINANSIELLE EIENDELER

Klassifisering

Konsernet klassifiserer finansielle eiendeler i følgende kategorier: 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 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 kontraktsmessige kontantstrømmer, og de finansielle eiendelenes kontraktsmessige vilkår 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 enkeltdebitorer, bransjer- og konjunkturutvikling.

I 2020 har modellen blitt justert slik at økt vekt er lagt på særskilte enkeltdebitorer som er rammet av koronapandemien.

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

- En sikring av virkelig verdi av en balanseført eiendel, forpliktelse eller ikke regnskapsført bindende tilsagn (virkelig verdi sikring) eller
- En sikring av en balanseført eiendel, forpliktelse eller svært sannsynlig fremtidig transaksjon (kontantstrømsikring)

Sikringseffektiviteten vurderes basert på økonomisk sammenheng mellom sikringsinstrument og sikringsobjekt, samt at kreditt- og risikoen ikke skal dominere verdiendringene til sikringsinstrumentet. Effektiviteten vurderes prospektivt (fremadskuende).

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 bilaterale fysiske kraftkontrakter med Statkraft Energi AS. Disse sikringene kvalifiserer normalt ikke for sikringsbokføring.

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 for sikringsaktiviteter i de tilfeller konsernet har inngått fastrenteavtaler i utenlandsk valuta som er swappet til flytende rente i norske kroner. Gevinsten eller tapet knyttet til den effektive del av rentebytteavtaler som sikrer fastrentelån resultatføres under «Finanskostnader». 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 salget finner sted). Gevinsten eller tapet som knytter seg til den effektive del av rentebytteavtalen som sikrer flytende rente lån resultatføres under «Finanskostnader».

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

FINANSIELLE FORPLIKTELSER

Klassifisering

Konsernet klassifiserer finansielle forpliktelser i følgende kategorier: Til 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 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 tidspunkt derivatkontrakten inngås. Ved etterfølgende måling resultatføres endringer i virkelig verdi. Forpliktelser i denne kategorien klassifiseres som kortsiktig gjeld hvis de forventes å forfalle innen 12 måneder etter balansedagen.

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.

Kategorier av finansielle instrumenter i balansen

AVINOR AS

	AMORTISERT KOST	VIRKELIG VERDI MED VERDIENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	SUM
per 31.12.2021				
Eiendeler				
Konserninterne fordringer	1 027,5	0,0	0,0	1 027,5
Derivater	0,0	54,4	1 381,3	1 435,7
Andre finansielle anleggsmidler	183,5	0,0	0,0	183,5
Kundefordringer	579,3	0,0	0,0	579,3
Andre fordringer	55,1	0,0	0,0	55,1
Bankinnskudd, kontanter og lignende	2 656,2	0,0	0,0	2 656,2
Sum eiendeler	4 501,6	54,4	1 381,3	5 937,3
Forpliktelser				
Lån fra staten	1 194,2	0,0	0,0	1 194,2
Obligasjonslån	16 868,2	0,0	0,0	16 868,2
Banklån	4 326,1	0,0	0,0	4 326,1
Konsernintern gjeld	1 115,1	0,0	0,0	1 115,1
Derivater	0,0	11,2	851,1	862,3
Leieforpliktelser	0,0	556,2	0,0	556,2
Leverandørgjeld	419,1	0,0	0,0	419,1
Annen gjeld	522,8	0,0	0,0	522,8
Sum forpliktelser	24 445,6	567,4	851,1	25 864,1

AVINOR AS

	AMORTISERT KOST	VIRKELIG VERDI MED VERDIENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	SUM
per 31.12.2020				
Eiendeler				
Konserninterne fordringer	781,5	0,0	0,0	781,5
Derivater	0,0	0,8	2 285,9	2 286,7
Andre finansielle anleggsmidler	168,2	0,0	0,0	168,2
Kundefordringer	400,5	0,0	0,0	400,5
Andre fordringer	62,3	0,0	0,0	62,3
Bankinnskudd, kontanter og lignende	5 998,7	0,0	0,0	5 998,7
Sum eiendeler	7 411,2	0,8	2 285,9	9 697,9
Forpliktelseser				
Lån fra staten	1 638,6	0,0	0,0	1 638,6
Obligasjonslån	20 738,3	0,0	0,0	20 738,3
Banklån	4 773,2	0,0	0,0	4 773,2
Konsernintern gjeld	1 579,6	0,0	0,0	1 579,6
Derivater	0,0	5,0	420,7	425,7
Leieforpliktelseser	0,0	513,0	0,0	513,0
Leverandørgjeld	349,9	0,0	0,0	349,9
Annen gjeld	523,9	0,0	0,0	523,9
Sum forpliktelseser	29 603,5	518,0	420,7	30 542,1

AVINOR KONSERN

	AMORTISERT KOST	VIRKELIG VERDI MED VERDIENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	SUM
per 31.12.2021				
Eiendeler				
Derivater	0,0	56,0	1 381,3	1 437,3
Andre finansielle anleggsmidler	184,7	0,0	0,0	184,7
Kundefordringer	845,9	0,0	0,0	845,9
Andre fordringer	76,2	0,0	0,0	76,2
Bankinnskudd, kontanter og lignende	2 657,4	0,0	0,0	2 657,4
Sum eiendeler	3 764,2	56,0	1 381,3	5 201,4
Forpliktelseser				
Lån fra staten	1 194,2	0,0	0,0	1 194,2
Obligasjonslån	16 868,2	0,0	0,0	16 868,2
Banklån	4 326,1	0,0	0,0	4 326,1
Derivater	0,0	12,5	851,1	863,6
Leieforpliktelseser	0,0	588,7	0,0	588,7
Leverandørgjeld	500,4	0,0	0,0	500,4
Annen gjeld	556,8	0,0	0,0	556,8
Sum forpliktelseser	23 445,8	601,1	851,1	24 898,1

AVINOR KONSERN

	AMORTISERT KOST	VIRKELIG VERDI MED VERDIENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	SUM
per 31.12.2020				
Eiendeler				
Derivater	0,0	0,8	2 285,9	2 286,7
Andre finansielle anleggsmidler	169,6	0,0	0,0	169,6
Kundefordringer	637,2	0,0	0,0	637,2
Andre fordringer	78,4	0,0	0,0	78,4
Bankinnskudd, kontanter og lignende	6 017,9	0,0	0,0	6 017,9
Sum eiendeler	6 903,1	0,8	2 285,9	9 189,8
Forpliktelseser				
Lån fra staten	1 638,6	0,0	0,0	1 638,6
Obligasjonslån	20 738,3	0,0	0,0	20 738,3
Banklån	4 773,2	0,0	0,0	4 773,2
Derivater	0,0	5,0	420,7	425,7
Leieforpliktelseser	0,0	448,7	0,0	448,7
Leverandørgjeld	418,2	0,0	0,0	418,2
Annen gjeld	548,8	0,0	0,0	548,8
Sum forpliktelseser	28 117,1	453,7	420,7	28 991,4

For nærmere omtale av kredittverdighet i finansielle eiendeler, se note 12.

DERIVATER

	AVINOR AS			AVINOR KONSERN		
	2021	2020	ENDRING	2021	2020	ENDRING
Eiendeler						
Renteswapper - kontantstrømsikring	962,4	1 860,7	-898,3	962,4	1 860,7	-898,3
Renteswapper - virkelig verdi sikring	418,9	425,2	-6,3	418,9	425,2	-6,3
Valutaterminkontrakter	1,2	0,8	0,4	2,8	0,8	2,0
Energikontrakter	53,2	0,0	53,2	53,2	0,0	53,2
Sum eiendeler	1 435,7	2 286,7	-850,9	1 437,3	2 286,7	-849,4
Gjeld						
Renteswapper - kontantstrømsikring	851,1	420,7	430,4	851,1	420,7	430,4
Valutaterminkontrakter	11,2	1,0	10,2	12,5	1,0	11,5
Energikontrakter	0,0	4,0	-4,0	0,0	4,0	-4,0
Sum gjeld	862,3	425,7	436,6	863,6	425,7	437,9
Netto endring			-1 287,5			-1 287,3
Spesifikasjon av netto endring						
Verdiendringer og andre tap/gevinster			47,4			47,7
Valutaterminkontrakter - ført i utvidet resultat			0,0			0,0
Renteswapper - ført i utvidet resultat			60,6			60,6
Valuta-/verdiendring renteswapper			-1 395,6			-1 395,6

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	VIRKELIG VERDI	ENDRING 2021	UTVIDET RESULTAT	AKKUMULERT VERDI I EGENKAPITAL
31.12.2021				
Derivater*				
Renteswaper - kontantstrømsikring	111,4	-1 328,6	-310,4	-375,5
Renteswaper - virkelig verdi sikring	418,9	-6,3	371,0	502,6
Sum	530,3	-1 334,9	60,6	127,0

* Egen linje under finansielle eiendeler i balansen.

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	VIRKELIG VERDI	ENDRING 2020	UTVIDET RESULTAT	AKKUMULERT VERDI I EGENKAPITAL
31.12.2020				
Derivater*				
Renteswaper - kontantstrømsikring	1 440,0	-58,0	-488,6	-133,4
Renteswaper - virkelig verdi sikring	425,2	172,1	278,1	213,2
Sum	1 865,2	114,1	-210,5	79,8

*Egen linje under finansielle eiendeler i balansen.

Ovennevnte derivater er i tillegg til rentederivater kontantstrømsikring av valutalån i euro til fast norsk krone. Det har ikke vært ineffektivitet på sikringene.

Alle rentebytteavtaler, med unntak av en virkelig verdi sikring, er designet som kontantstrømsikring. Andre valutatermin- og energikontrakter defineres ikke som regnskapsmessig sikringsinstrument og er klassifisert som kortsiktig eiendel og/eller forpliktelse.

Rentebytteavtaler 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.

Rentebytteavtaler har løpetid mellom 3,33 og 8,9 år per 31.12.2021 (0,2 og 9,7 år per 31.12.2020).

Nominelt beløp på utestående valutaterminkontrakter per 31. desember 2021 er MNOK 58 (2020: MNOK 69).

Nominelt beløp på utestående energikontrakter per 31. desember 2021 er MNOK 157 (2020: MNOK 89).

Den nominelle hovedstolen på utestående rentebytteavtaler per 31. desember 2021 var MNOK 14 557 (2020: MNOK 17 048). Per 31. desember 2021 varierte den faste renten fra 1,05 prosent til 4,58 prosent (2020: 1,05 prosent til 4,62 prosent). Den flytende rentesatsen var NIBOR.

Gevinst og tap ført i utvidet resultat (note 14) på rentebytteavtaler per 31. desember 2021 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.

ANDRE FINANSIELLE ANLEGGSMIDLER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Andre finansielle anleggsmidler				
Andre langsiktige fordringer	183,5	168,2	184,7	169,6
Sum	183,5	168,2	184,7	169,6

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 tilfellet, klassifiseres fordringene som anleggsmidler.

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Kundefordringer	587,2	549,7	902,1	853,4
Nedskrivning for sannsynlig tap på kundefordringer	-7,9	-149,2	-56,2	-216,2
Bokført verdi kundefordringer	579,3	400,5	845,9	637,2
Årets konstaterte tap på kundefordringer	86,9	-1,3	93,5	-1,3

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

Tap på kundefordringer er klassifisert som andre driftskostnader i resultatregnskapet.

SPESIFIKASJON AV ENDRING I AVSETNING FOR TAP

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
IB	149,2	0,8	216,2	7,9
Årets avsetning til sannsynlig tap på krav	5,5	147,1	8,2	207,0
Årets konstaterte tap	-86,9	1,3	-93,5	1,3
Reversert tidligere avsetning	-59,9	0,0	-74,6	0,0
UB	7,9	149,2	56,2	216,2

Kredittrisiko og valutarisiko vedrørende kundefordringer er nærmere omtalt i note 12.

ALDERSANALYSE AV KUNDEFORDRINGENE

	SUM	IKKE FORFALT	<30 D	31-60 D	61-90 D	>90 D
AVINOR AS						
2021	587,2	564,1	11,9	0,0	0,5	10,7
2020	549,7	404,5	7,8	20,3	7,7	109,4
AVINOR KONSERN						
2021	902,1	802,7	14,3	0,9	1,0	83,2
2020	853,4	653,8	22,6	42,4	11,1	123,4

SPESIFIKASJON AV KORTSIKTIGE FORDRINGER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Kortsiktige fordringer				
Kundefordringer	579,3	400,5	845,9	637,2
Konserninterne fordringer	662,5	551,5	0,0	0,0
Påløpte, ikke fakturerte inntekter	29,7	33,1	36,1	28,6
Forskuddsbetalte driftskostnader	90,9	59,3	121,8	80,4
Andre kortsiktige fordringer	25,4	29,2	40,0	49,8
Sum kortsiktige fordringer	1 387,8	1 073,6	1 043,9	796,0

KUNDEFORDRINGER OG ANDRE FORDRINGER I VALUTA

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
EUR	0,0	0,0	153,1	197,8
Sum	0,0	0,0	153,1	197,8

KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER

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

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Kontanter og bankinnskudd	2 656,2	5 998,7	2 657,4	6 017,9
Kortsiktig plassering i bank	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum	2 656,2	5 998,7	2 657,4	6 017,9

I kontantstrømoppstillingen omfatter kontanter og kontantekvivalenter følgende:

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Kontanter og kontantekvivalenter	2 656,2	5 998,7	2 657,4	6 017,9
Kassekreditt	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum	2 656,2	5 998,7	2 657,4	6 017,9

Avinor AS har en trekkfasilitet på MNOK 4 000 og en trekkrettighet på MNOK 300 i bank.

Konsernkontosystem

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

LÅN

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

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Langsiktige lån og leieforpliktelser				
Statslån	749,8	1 194,2	749,8	1 194,2
Obligasjonslån	16 868,3	18 248,4	16 868,3	18 248,4
Banklån	3 879,0	4 326,1	3 879,0	4 326,1
Leieforpliktelser	489,5	447,4	525,3	390,9
Sum langsiktig	21 986,7	24 216,1	22 022,5	24 159,6
Kortsiktige lån og leieforpliktelser				
1. års avdrag langsiktig gjeld	891,5	3 381,5	891,5	3 381,5
Leieforpliktelser	66,7	65,6	63,4	57,8
Sum kortsiktig	958,1	3 447,1	954,8	3 439,3
Sum kortsiktig og langsiktig lån og leieforpliktelser	22 944,8	27 663,2	22 977,3	27 598,9

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Lånebevegelser				
Balanseført verdi 01.01	27 663,2	21 365,0	27 598,9	21 295,0
Opptak av langsiktig lån	0,0	7 526,6	0,0	7 526,6
Nedbetaling av langsiktig lån	-3 381,5	-896,7	-3 381,5	-896,7
Nedbetaling av leieforpliktelser	-51,9	-49,6	-46,2	-43,9
Netto opptak/nedbetaling av kortsiktig lån (sertifikatlån)	0,0	-600,0	0,0	-600,0
Netto lånebevegelser med kontantstrømeffekt	-3 433,4	5 980,3	-3 427,7	5 986,0
Andre endringer leieforpliktelser	95,1	0	186,3	0
Valuta-/ verdiendring lån	-1 380,1	317,9	-1 380,1	317,9
Balanseført verdi 31.12.	22 944,8	27 663,2	22 977,3	27 598,9

OPPLYSNINGER OM STATSLÅN OG LÅN FRA BANKER

	VALUTA	EFFEKTIV RENTE
Statslån	NOK	1,35 %
Obligasjonslån, inkl sertifikatlån	NOK/EUR	2,69 %
Banklån	NOK	2,26 %

Tallene inkluderer tilhørende rentesikringsderivater. Den effektive rentesatsen er beregnet som et vektet gjennomsnitt ut fra lånenes relative størrelse. Se note 12 for beskrivelse av renterisiko.

AVDRAGSPROFIL LÅN	2023	2024	2025	2026	2027	DERETTER	SUM
Statslån	444,4	305,5					749,8
Obligasjonslån			2 530,0	1 000,0	4 439,0	8 899,3	16 868,3
Banklån	527,1	527,1	527,1	527,1	527,1	1 243,5	3 879,0
Balanseført verdi 31.12.	971,5	832,6	3 057,1	1 527,1	4 966,1	10 142,8	21 497,1

Statslån

Lånet er delt inn i fem like store gjeldsbrev med forskjellig rentevilkår. Gjeldsbrevene 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 31.12.2021 fordeler seg som følger:

- Lån pålydende MNOK 2 000, forfall 8. mai 2028, rente 4,45 prosent p.a.
- Lån pålydende MEUR 300, forfall 29. april 2025, rente 1,00 prosent p.a.
- Lån pålydende MEUR 500, forfall 9. februar 2027, rente 1,25 prosent p.a.
- Lån pålydende MNOK 1 000, forfall 29. april 2026, rente NIBOR pluss 1,20 prosent p.a.
- Lån pålydende MNOK 1 000, forfall 29. april 2031, rente 2,38 prosent p.a.
- Lån pålydende MEUR 500, forfall 01. oktober 2030, rente 0,75 prosent p.a.

Banklån

Utestående banklån i Avinor AS per 31.12.2021 fordeler seg som følger:

- Lån pålydende MNOK 1 500 i Den Nordiske Investeringsbank (NIB), utbetalt i desember 2011 med 20 års løpetid og 8 års avdragsfrihet.
- Lån pålydende MNOK 1 525,3 i Den Europeiske Investeringsbanken (EIB), utbetalt i juni 2012 med 16 års løpetid og 4,5 års avdragsfrihet.
- Lån pålydende MNOK 1 000 i NIB, utbetalt i november 2015 med 20 års løpetid og 8 års avdragsfrihet.
- Lån pålydende MNOK 1 899,9 i EIB, utbetalt i april 2016 med 12 års løpetid og 3 års avdragsfrihet.

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

Sertifikatlån

Avinor AS har ikke utestående sertifikatlån per 31. desember 2021.

Trekkrettighet

Konsernet har utnyttet trekkrettighet i bank på MNOK 4 000 til flytende rente, med utløp i 2026.

Videre har konsernet utnyttet trekkrettighet i bank på MNOK 300 til flytende rente under gjeldende hovedbankavtale.

NOTE 14 Annen egenkapital ikke resultatført

Beløp i MNOK

AVINOR AS

	PENSJONER	SIKRING	SUM
Balanseført verdi 01.01.2020	-713,8	244,0	-469,7
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-935,8	0,0	-935,8
Skatteeffekt	205,9	0,0	205,9
Verdiendring kontantstrømsikring	0,0	-210,5	-210,5
Skatteeffekt	0,0	46,3	46,3
Balanseført verdi 31.12.2020	-1 443,8	79,8	-1 363,9
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-644,4	0,0	-644,4
Skatteeffekt	141,8	0,0	141,8
Verdiendring kontantstrømsikring	0,0	60,6	60,6
Skatteeffekt	0,0	-13,3	-13,3
Balanseført verdi 31.12.2021	-1 946,4	127,1	-1 819,2

AVINOR KONSERN

	PENSJONER	SIKRING	SUM
Balanseført verdi 01.01.2020	-1 130,4	244,0	-886,6
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-1 542,4	0,0	-1 542,4
Skatteeffekt	338,3	0,0	338,3
Verdiendring kontantstrømsikring	0,0	-210,5	-210,5
Skatteeffekt	0,0	46,3	46,3
Balanseført verdi 31.12.2020	-2 334,5	79,8	-2 254,9
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-1 245,1	0,0	-1 245,1
Skatteeffekt	274,0	0,0	274,0
Verdiendring kontantstrømsikring	0,0	60,6	60,6
Skatteeffekt	0,0	-13,3	-13,3
Balanseført verdi 31.12.2021	-3 305,7	127,0	-3 178,8

NOTE 15 Pensjoner

Beløp i MNOK

Selskapet og konsernet er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon. Etablerte pensjonsordninger i selskapet og konsernet tilfredsstillende disse reglene. Selskapet og konsernet har generelt vært dekket gjennom ytelsespensjon i Statens Pensjonskasse (SPK), men har med virkning fra 1. januar 2019 lukket denne ordningen. Fra samme dato ble det innført innskuddsbasert alderspensjon etter Lov om innskuddspensjon med frivillig/tvungen overgang for forskjellige deler av konsernet. Selskapet og konsernet har fra 2019 følgelig hatt to hovedordninger for pensjoner.

YTELSESPENSJON

En ytelsesbasert pensjonsordning er en ordning hvor arbeidsgiver forplikter seg til periodiske pensjonsytelser til den ansatte når vedkommende blir pensjonist. Pensjonsutbetalingene er avhengig av flere faktorer, blant annet antall år ansatt i selskapet og lønn.

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

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

En endring av ytelsene som erhenførbare 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. Planendringer føres i resultatregnskapet etter hvert som endringene gjennomføres.

Pensjonsordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse (Pensjonsloven). Ytelsene er alders-, uføre-, ektefelle og barnpensjon. Alderspensjonen inkluderer særalderspensjon for enkelte yrkesgrupper. Deler av særalderspensjonen finansieres via Statens pensjonskasse og deler finansieres direkte over drift. I tillegg gjelder eventuelt beregningen for ytelser fra 62 år etter Avtalefestet Pensjon (AFP) for statlig sektor. Pensjonsopptjeningen etter regelverket gjeldende fram til 01.01.2020 ble samordnet med folketrygden og eventuell tidligere opptjent rettighet fra offentlig ordning. Bruttopenisjonene opptjent etter gammelt regelverk har vært garantert uavhengig av folketrygdens ytelser (bruttogarantien).

Ny lov om offentlig tjenstepensjon, med ikrafttredelse 1. januar 2020, ble vedtatt av Stortinget i juni 2019. Pensjonsopptjeningen i den nye ordningen utgjør en prosentandel av inntekten opp til 12 G.

Det innebærer at bruttogarantien har falt bort i det nye regelverket og at pensjonen beregnes uavhengig av folketrygden. Nytt regelverk for samordning mellom den offentlige tjenstepensjonen og regler for folketrygden er vedtatt og ble implementert i regnskapet for 2019.

Ny lov inneholder ikke bestemmelser om ny AFP-ordning eller fullstendige regler for særalderspensjon og regnskapsmessige effekter av dette kan derfor ikke beregnes før endelige regler er vedtatt, se note 20.

Gavepensjon

Konsernet benytter gavepensjon som et virkemiddel for medarbeidere som vurderer å gå av med pensjon tidlig. Årets kostnad knyttet til disse ordningene utgjør MNOK 89,8 for konsern og 63,5 MNOK for mor. Total forpliktelse knyttet til gavepensjon 31. desember 2021 utgjør MNOK 147,7 for konsern og MNOK 111,4 for mor. Ordningen er finansiert over drift (usikret) og inngår i den ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsen som er spesifisert i tabellene nedenfor.

Pensjonsmidler

Pensjonsordningen i Statens Pensjonskasse 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. Ca 30 prosent av pensjonsmidlene i Avinor AS og ca 35 prosent av pensjonsmidlene i Avinor Flysikring AS er simulert som om midlene var plassert 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, fremtidig lønnsvekst, pensjonsreguleringer, samt demografiske forhold om uførhet og dødelighet. 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.

INNSKUDDSPENSJON

En innskuddsordning er en ordning hvor arbeidsgiver forplikter seg til å innbetale en avtalt premie til ordningen og hvor premiebetalingene kostnadsføres løpende. Innskuddet utgjør en prosent av lønn fra første krone til 12 G. Arbeidsgiver har ingen forpliktelser utover de løpende innskuddene.

PRIVAT AFP

Konsernet har fra 1. januar 2019 vært 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 fremtidige pensjonsutbetalinger. Det forventes derfor en økning av premiene til ordningen fremover. Premien for 2022 vil være 2,6 prosent (2,5 prosent i 2020 og 2021) av et lønnsgrunnlag som er nærmere definert i ordningens vedtekter.

PENSJONSKOSTNAD

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Årets pensjonskostnad er beregnet som følger:				
Kostnader ved inneværende periodes innskuddspensjoner og privat AFP	53,7	53,3	154,0	157,7
Kostnader ved inneværende periodes pensjonsopptjening	234,3	225,9	298,0	301,0
Rentekostnad	115,2	126,8	200,8	219,2
Avkastning på pensjonsmidlene	-72,0	-89,3	-115,6	-142,6
Ansattes 2 prosent innskudd	-17,5	-18,4	-20,5	-21,9
Administrasjonskostnader	2,7	4,4	3,2	5,3
Arbeidsgiveravgift	44,6	45,3	72,9	75,7
Årets pensjonskostnad (note 5)	361,1	348,0	592,8	594,4

NETTO PENSJONSFORPLIKTELSE YTELSESPENSJON

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

PENSJONSFORPLIKTELSER OG PENSJONSMIDLER

AVINOR AS

	2021			2020		
	SIKRET	USIKRET	SUM	SIKRET	USIKRET	SUM
Endring brutto pensjonsforpliktelse:						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	6 780,1	183,3	6 963,5	5 949,4	98,0	6 047,4
Reklassifisering av forpliktelse gavepensjon 1.1.	0,0	0,0	0,0	0,0	13,4	13,4
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptj.	123,9	70,4	194,3	141,8	70,1	211,9
Rentekostnad	113,6	1,6	115,2	125,3	1,5	126,8
Aktuariell gevinst og tap	593,1	8,2	601,3	750,6	8,2	758,8
Utbetaling pensjon	-201,3	-27,3	-228,7	-187,0	-7,9	-194,9
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	7 409,4	236,3	7 645,7	6 780,1	183,3	6 963,5
Endringer brutto pensjonsmidler:						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	4 296,5	0,0	4 296,5	4 271,8	0,0	4 271,8
Avkastning på pensjonsmidler	72,0	0,0	72,0	89,3	0,0	89,3
Premieinnbetalinger	256,8	0,0	256,8	183,7	0,0	183,7
Aktuarielle gevinster og tap	36,5	0,0	36,5	-61,3	0,0	-61,3
Utbetaling av pensjoner	-201,3	0,0	-201,3	-187,0	0,0	-187,0
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	4 460,5	0,0	4 460,5	4 296,5	0,0	4 296,5
Netto pensjonsforpliktelse	2 948,9	236,3	3 185,2	2 483,6	183,3	2 666,9
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	415,8	33,3	449,1	344,9	25,9	370,7
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	3 364,7	269,6	3 634,3	2 828,5	209,2	3 037,7
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	122,1		122,1	91,0	0,0	91,0
Forventet premiebetaling neste år	269,1		269,1	230,6	0,0	230,6
Forventet utbetaling neste år	-205,9		-205,9	-191,1	0,0	-191,1

AVINOR KONSERN

	2021			2020		
	SIKRET	USIKRET	SUM	SIKRET	USIKRET	SUM
Endring brutto pensjonsforpliktelse:						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	11 320,4	582,5	11 902,9	9 982,9	406,2	10 389,1
Reklassifisering av forpliktelse gavepensjon 1.1.	0,0	0,0	0,0	0,0	16,9	16,9
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptj.	139,1	115,9	255,0	175,1	109,3	284,4
Rentekostnad	192,8	8,0	200,8	211,1	8,1	219,2
Aktuariell gevinster og tap	1 104,2	50,7	1 154,9	1199,8	56,0	1 255,9
Utbetaling pensjon	-279,5	-37,8	-317,2	-248,6	-14,0	-262,6
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	12 477,0	719,3	13 196,3	11 320,4	582,5	11 902,9
Endringer brutto pensjonsmidler:						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	6 967,6	0,0	6 967,6	6 900,4	0,0	6 900,4
Avkastning på pensjonsmidler	115,6	0,0	115,6	142,6	0,0	142,6
Premieinnbetalinger	281,9	0,0	281,9	271,3	0,0	271,3
Aktuarielle gevinster og tap	63,7	0,0	63,7	-98,0	0,0	-98,0
Utbetaling av pensjoner	-279,5	0,0	-279,5	-248,6	0,0	-248,6
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	7 149,3	0,0	7 149,3	6 967,6	0,0	6 967,6
Netto pensjonsforpliktelse	5 327,6	719,3	6 047,0	4 352,8	582,5	4 935,2
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	747,6	100,6	848,2	604,2	81,5	685,7
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	6 075,2	819,9	6 895,1	4 957,0	663,9	5 621,0
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	207,8		207,8	170,0	0,0	170,0
Forventet premiebetaling neste år	356,8		356,8	250,6	0,0	250,6
Forventet utbetaling neste år	-286,8		-286,8	-256,9	0,0	-256,9

Endringer i forpliktelsen

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Endringer i forpliktelsen:				
Netto pensjonsforpliktelse 1.1	2 666,9	1 775,5	4 935,2	3 488,7
Reklassifisering av forpliktelse gavepensjon 1.1.	0,0	13,4	0,0	16,9
Resultatført pensjonskostnad (ekskl. pensjonstrekk)	237,6	249,6	340,2	361,0
Premiebetalinger (ekskl adm kostnader)	-259,5	-188,2	-285,1	-276,5
Administrasjonskostnader	2,7	4,4	3,2	5,3
Utbetaling - usikrede ordninger	-27,3	-7,9	-37,8	-14,0
Estimatavvik mot utvidet resultat	564,8	820,1	1 091,2	1 353,9
Netto pensjonsforpliktelse 31.12	3 185,2	2 666,9	6 047,0	4 935,2
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse:				
Estimatavvik	564,8	820,1	1 091,2	1 353,9
Arbeidsgiveravgift på avvik	79,6	115,7	153,9	188,5
Sum aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	644,4	935,8	1 245,1	1 542,4

Negativt estimatavvik i 2021 kan brytes ned i følgende deler:

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
Endringer i økonomiske parametere *	412,6	845,5
Trygdeoppgjøret 2021 **	187,2	417,4
Andre effekter	44,6	-17,8
Totalt	644,4	1 245,1

* Selv om økt diskonteringsrente isolert sett tilsier nedgang i pensjonsforpliktelsene, har økningen i de andre parameterne rundt forventet lønnsvekst og pensjonsregulering bidratt til at netto pensjonsforpliktelse øker i løpet av 2021.

** Effekt av endring mellom forventet og faktisk regulering i folketrygdens grunnbeløp og pensjonsgrunnlag.

Den veide gjennomsnittlige durasjon på pensjonsforpliktelsen er 23,5 år for konsern og 20,5 år for Avinor AS. Lønnsøkning og pensjonsregulering er basert på siste oppdaterte veiledning fra Norsk Regnskapsstiftelse. Diskonteringsrenten er fastsatt basert på markedet for obligasjoner med fortrinnsrett (OMF).

	2021	2020
Diskonteringsrente	1,90 %	1,70 %
Lønnsvekst i prosent	2,75 %	2,25 %
Pensjonsregulering i prosent	1,75 %	1,25 %
AFP-uttak	15,00 %	15,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate under 50	3,00 %	3,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate over 50	0,20 %	0,20 %

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

Premiefastsettelse ytelse

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

Sensitiviteter til pensjonsforpliktelsen

AVINOR AS

ENDRING I FORPLIKTELSE SOM FØLGE AV ETT PROSENTPOENG ENDRING I FORUTSETNINGER.	2021		2020	
	+1	-1	+1	-1
Diskonteringsrente	-1 361	1 794	-1 077	1 421
Lønnsvekst	395	-342	339	-298
Pensjonsregulering	1 335	-1 060	1 027	-821

AVINOR KONSERN

ENDRING I FORPLIKTELSE SOM FØLGE AV ETT PROSENTPOENG ENDRING I FORUTSETNINGER.	2021		2020	
	+1	-1	+1	-1
Diskonteringsrente	-2 608	3 531	-2 071	2 781
Lønnsvekst	535	-456	458	-420
Pensjonsregulering	2 903	-2 219	2 232	-1 732

NOTE 16 Annen avsetning for forpliktelser

Beløp i MNOK

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

AVINOR AS	SLUTTAVTALER	MILJØ	ANNET	SUM
Balanse 1. januar 2020	27,0	1 027,3	0,7	1 055,0
Reklassifisering gavepensjon	-15,3	0,0	0,0	-15,3
Avsatt	13,1	0,0	0,0	13,1
Reversert	0,0	0,0	0,0	0,0
Benyttet	-13,7	-20,0	-0,7	-34,4
Balanse 31.12.2020	11,0	1 007,3	0,0	1 018,3
Andel kortsiktig	11,0	0,0	0,0	11,0
Andel langsiktig	0,0	1 007,3	0,0	1 007,3
Balanse 01.01.2021	11,0	1 007,3	0,0	1 018,3
Avsatt	35,3			35,3
Reversert	0,0			0,0
Benyttet	-28,1	-64,2		-92,3
Balanse 31.12.2021	18,3	943,1	0,0	961,4
Andel kortsiktig	17,5	0,0	0,0	17,5
Andel langsiktig	0,8	943,1	0,0	943,9
AVINOR KONSERN	SLUTTAVTALER	MILJØ	ANNET	SUM
Balanse 1. januar 2020	74,2	1 029,4	0,7	1 104,3
Reklassifisering gavepensjon	-39,5	0,0	0,0	-39,5
Avsatt	18,3	0,0	0,0	18,3
Reversert	0,0	0,0	0,0	0,0
Benyttet	-35,4	-20,0	-0,7	-56,2
Balanse 31.12.2020	17,5	1 009,4	0,0	1 026,9
Andel kortsiktig	16,6	0,0	0,0	16,6
Andel langsiktig	0,9	1 009,4	0,0	1 010,3
Balanse 01.01.2021	17,5	1 009,4	0,0	1 026,9
Avsatt	46,3	0,0	0,0	46,3
Reversert	0,0	0,0	0,0	0,0
Benyttet	-40,0	-64,7	0,0	-104,7
Balanse 31.12.2021	23,8	944,7	0,0	968,5
Andel kortsiktig	22,7	0,0	0,0	22,7
Andel langsiktig	1,1	944,7	0,0	945,8

Kortsiktig del av avsetning for forpliktelser inngår i annen kortsiktig gjeld. Gavepensjoner ble fra og med 2020 reklassifisert til pensjonsforpliktelse.

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 også note 20.

NOTE 17 Annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Gjeld til selskap i samme konsern	1 115,1	1 579,6	0,0	0,0
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger)	234,7	218,1	377,3	352,9
Påløpte drifts- og investeringskostnader	331,8	229,8	492,3	308,6
Påløpte rentekostnader	262,8	326,6	262,8	326,6
Forskudd fra kunder	176,2	172,9	207,6	197,3
Øvrig kortsiktig gjeld	83,8	24,4	86,4	24,9
Sum	2 204,3	2 551,4	1 426,4	1 210,4

NOTE 18 Datterselskap

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 2021 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 fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi.

Egenkapital for datterselskap er oppgitt for effekter av foreslåtte utbytter og konsernbidrag, som i henhold til IFRS først klassifiseres som forpliktelse når det er fastsatt av generalforsamlingen.

Datterselskap inkludert i det konsoliderte regnskapet for 2021.

DIREKTE EIDE	HJEMLAND	FORRETNINGS-KONTOR	HOVED-VIRKSOMHET	EIER-/STEMMEANDE	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2021	RESULTAT 2021
Svalbard Lufthavn AS	Norge	Longyearbyen	Flyplassdrift	100 %	104,3	136,1	-2,7
Avinor Flysikring AS	Norge	Oslo	Flysikringsstj.	100 %	797,2	-149,2	-305,1
Avinor Utvikling AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	670,0	593,6	0,7
Sjømatterterminalen AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	4,1	2,1	0,0
Sum					1 575,6	582,7	-307,0

INDIREKTE EIDE	HJEMLAND	FORRETNINGS-KONTOR	HOVED-VIRKSOMHET	EIER-/STEMMEANDE	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2021	RESULTAT 2021
Flesland Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	108,0	136,7	12,1
Værnes Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	128,8	117,2	2,4
Sola Hotel Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	86,7	144,5	16,0
Hell Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	8,3	3,4	0,2
Hotell Østre AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	171,2	305,5	6,6
Flyporten AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	61,7	100,8	13,5
Sum					564,8	808,0	50,7

Det foreslås følgende disponeringer i generalforsamlinger som avholdes i 2022: Avinor Utvikling AS og Sjømatterterminalen AS overfører konsernbidrag på totalt MNOK 71,7 til Avinor AS, Avinor AS overfører konsernbidrag på MNOK 600 til Avinor Flysikring AS.

NEDSKRIVNING INVESTERING I DATTERSELSKAPET AVINOR FLYSIKRING AS

Kostpris på investeringen i Avinor Flysikring AS har de siste to årene økt grunnet avgitte konsernbidrag og gjeldskonvertering.

Gjennomført nedskrivningstest per årsslutt 2021 av Flysikring som kontantgenererende enhet, indikerte at beregnet bruksverdi for flysikringstjenesten var lavere enn balanseført verdi på investeringen for Avinor AS. Kostpris før nedskrivning var MNOK 1 417,2, og investeringen hadde per årsslutt 2021 en beregnet bruksverdi på MNOK 797,2. En nedskrivning på MNOK 620 ble dermed bokført i selskapsregnskapet til Avinor AS i 2021. Nedskrivningen er presentert som finanskostnad i resultatregnskapet til Avinor AS.

Det henvises til note 10 for ytterligere informasjon om gjennomførte nedskrivningstester.

Datterselskap inkludert i det konsoliderte regnskapet for 2020.

DIREKTE EIDE	HJEMLAND	FORRETNINGS-KONTOR	HOVED-VIRKSOMHET	EIER-/STEMMEANDE	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2020	RESULTAT 2020
Svalbard Lufthavn AS	Norge	Longyearbyen	Flyplassdrift	100 %	104,3	138,4	-1,8
Avinor Flysikring AS	Norge	Oslo	Flysikringsstj.	100 %	967,2	174,8	-322,7
Avinor Utvikling AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	670,0	1 116,6	3,4
Sjømatterterminalen AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	22,2	20,1	0,1
Sum					1 763,7	1 450,0	-321,0

INDIREKTE EIDE	HJEMLAND	FORRETNINGS-KONTOR	HOVED-VIRKSOMHET	EIER-/STEMMEANDE	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2020	RESULTAT 2020
Flesland Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	108,0	164,4	8,0
Værnes Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	132,8	117,9	2,4
Sola Hotel Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	86,7	138,8	9,0
Hell Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	24,6	19,4	0,3
Hotell Østre AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	171,2	310,3	11,2
Flyporten AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	61,7	120,7	12,5
Sum					585,1	871,5	43,3

Basert på nedskrivningstester gjennomført per årsslutt 2020 av Flysikring som kontantgenererende enhet, forelå det ikke nedskrivningsbehov for aksjene i Avinor Flysikring AS. Beregnet bruksverdi av sysselsatt kapital fratrukket netto rentebærende gjeld oversteg bokført verdi av investeringen for Avinor AS.

I generalforsamlinger som ble avholdt i 2021 ble det vedtatt at datterselskapene Avinor Utvikling AS og Sjømatterterminalen AS overførte konsernbidrag på totalt MNOK 649,5 til Avinor AS, basert på reviderte regnskap for 2020. Avinor AS vedtok å gi konsernbidrag på MNOK 450 til Avinor Flysikring AS.

NOTE 19 Aksjekapital, aksjonærinformasjon og utbytte

Beløp i MNOK

AKSJEKAPITAL

Aksjekapitalen i Avinor AS består av 540 010 ordinære aksjer pålydende MNOK 0,01. Total aksjekapital er MNOK 5 400,1.

AKSJONÆRER

Samtlige aksjer eies av staten ved Samferdselsdepartementet.

UTBYTTE

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

Det er ikke foreslått til generalforsamlingen å betale ut utbytte for 2020 eller 2021.

NOTE 20 Betingede utfall og usikre forpliktelser

FORSIKRINGSOPPGJØR PARKERINGSBUS STAVANGER LUFTHAVN

Parkeringshuset på Stavanger Lufthavn ble skadet i brann 7. januar 2020. Bygget var fullverdiforsikret og forsikringen skal dekke kostnaden ved å gjenoppføre tilsvarende bygg i forskriftsmessig stand. Oppføring av nytt parkeringshus startet i januar 2022 og forventet ferdigstilling av det nye parkeringshuset er sommeren 2023.

I årsregnskapet for 2020 ble det foretatt en nedskrivning av eiendelene som ble ansett tapt som følge av brannen. Nedskrivningen per 31. desember 2020 utgjorde MNOK 176,1. Videre ble det foretatt en avsetning for forventende riveutgifter på MNOK 20. Avinor mottok i 2020 foreløpig forsikringsoppgjør som fullt ut dekket disse kostnadene. Mottatt forsikringsoppgjør ble presentert som en reduksjon av nedskrivningen og avsatte rivekostnader. Resultateffekt av brannen og foreløpig forsikringsoppgjør ble følgelig MNOK 0 i resultatregnskapet for 2020.

Avinor er i dialog med forsikringsselskapet om resterende forsikringsoppgjør, men de endelige økonomiske og regnskapsmessige konsekvensene av brannen vil ikke være kjent før forsikringsoppgjøret er avsluttet.

FORSVARETS FLYSTASJONER

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

Operasjoner med F35 kampfly startet opp ved årsskiftet 2021/2022. Aktiviteten med F35 medfører et meget høyt støynivå, hvor det i områder er støynivå som medfører risiko for hørselsskade om en utsettes for det. Det pågår arbeider for å vurdere behov for tiltak, og det kan medføre behov for etablering av omfattende bygningsmessige konstruksjoner for å beskytte reisende og andre besøkende.

Nedleggelsen av Andøya flystasjon vil innebære endringer i driftsansvaret ved Andøya lufthavn, og i Forsvarets planer er medio 2023 målsetning for nedleggelse av den daglige operative militære aktiviteten ved Andøya flystasjon. Det er etablert prosess for overføring av lufthavnoperatøransvaret til Avinor. Iverksatt prosess skal bidra til å fastlegge rammebetingelser for overføringen av ansvaret. En viktig faktor i disse rammebetingelsene er finansiering av de merkostnader og merinvesteringer Avinor påføres.

YTRE MILJØ

I henhold til samlepålegg fra Miljødirektoratet er det gjennomført en foreløpig kartlegging av mulige miljøforpliktelser knyttet til PFAS-forurensning (brannskum) på Avinors lufthavner (med unntak av Evenes lufthavn, Kristiansand lufthavn, Oslo lufthavn og Svalbard lufthavn hvor det allerede er pågående saker).

PFAS er fluororganiske forbindelser som tidligere var tilsatt brannskum og som er spredt til grunnen på lufthavnene hvor de nå lekker ut til omkringliggende naturmiljø. Disse forurensningene utgjør risiko for skade på lokalt naturmiljø og menneskelig helse. Norge har forpliktet seg internasjonalt til å redusere utslipp og utlekking av disse forbindelsene. Det er konstatert oppryddingsansvar på 24 lokaliteter på 22 lufthavner. Avsetningen per 2021 er basert på estimering av kostnader for bortgravning av forurenset grunn, transport og deponering på godkjent deponi. Estimaten er kartlagt av ekstern uavhengig part. I tillegg har Avinor lagt på en usikkerhet på estimerte kostnader på grunn av manglende avgrensning av forurensningene, og et påslag for videre kartlegging, planlegging og rigg. Avsetningen er beregnet basert på en vurdering av hver enkelt lufthavn inkludert omfang, kostnad knyttet til opprydding, påvirkning på omgivelsene samt drift og rigg.

Erfaring med opprydding på Evenes lufthavn og utarbeidelse av tiltaksplaner for opprydding på Bergen lufthavn og Rørvik lufthavn, viser at oppryddingen på Avinors lufthavner kan bli

mer omfattende enn det som det regnskapsmessig er gjort avsetning for, forutsatt at det velges tradisjonell oppryddingsmetode med graving, transport og deponering på godkjent deponi. Ny kunnskap og dokumentasjon for nye alternative tiltaksmetoder viser at det er mulig å gjøre oppryddingen på flere lufthavner med lavere kostnader dersom miljømyndighetene vil godkjenne slike metoder. I tillegg er det fortsatt usikkerhet knyttet til blant annet grenseverdier for opprydding, arealer og volumer jord som er forurenset og miljødirektoratets krav til opprydding. Avinor arbeider aktivt med å redusere usikkerhetene ved å bedre avgrense forurenningene, ha tett dialog med aktører som kan tilby mer kostnadseffektive tiltaksmetoder og pilotering av nye metoder. Det er dialog med Miljødirektoratet om den videre håndteringen rundt rammene og mulighetsrommet ved bruk av mer kostnadseffektive oppryddingsmetoder i den videre oppryddingen. Miljødirektoratet har signalisert at de vil begynne med å pålegge opprydding på 14 lokaliteter i løpet av 7 år i perioden 2022–2030.

Per tidspunkt for avleggelse av årsregnskapet foreligger det ikke et pålitelig nok grunnlag for å kunne kvantifisere usikkerheten beløpsmessig. Det er igangsatt et prosjekt i 2022 som vil gi Avinor mer pålitelig informasjon om kostnadsomfang, bruk av teknologi og usikkerhet. Estimater vil således løpende oppdateres i takt med ny informasjon hvor også prisvekst og diskonterings effekter av forpliktelsene vil estimeres når det foreligger pålitelige nok estimater på når oppryddingsarbeidet vil forventes å påløpe for hver lokasjon og lufthavn. Se også note 16.

PENSJONER

Ny offentlig tjenestepensjonsordning
Ny lov om offentlig tjenestepensjonsordning, med ikrafttredelse 1. januar 2020, ble vedtatt av Stortinget i juni 2019.

Regnskapsmessige konsekvenser av den vedtatte loven er, i den utstrekning det foreligger tilstrekkelig grunnlag for dette, regnskapsført per 31. desember 2021. Ny lov inneholder ikke bestemmelser om ny AFP-ordning eller regler for særalderspension. Fullstendige regnskapsmessige effekter av ny lov kan derfor ikke beregnes før endelige regler er vedtatt.

Privat AFP

Konsernet er tilsluttet ordningen for privat AFP som gjelder alle ansatte som har gått over fra ytelsesbasert pensjon i Statens Pensjonskasse til innskuddsbasert pensjon. Ordningen er basert på et trepartssamarbeid mellom arbeidsgiverorganisasjoner, arbeidstakerorganisasjoner og staten og er å anse som ytelsesbasert flerforetaksordning. Det er foreløpig ikke mulig, med tilstrekkelig grad av pålitelighet, å beregne konsernets andel av forpliktelsene i ordningen. Ordningen regnskapsføres derfor som en innskuddsordning med løpende kostnadsføring av premiebetalingene.

Alderspension

Stortinget har vedtatt nye prinsipper for regulering av alderspensjon for 2021. Alderspension skal reguleres med et gjennomsnitt av pris- og lønnsveksten i samfunnet, i motsetning til tidligere prinsipp hvor lønnsvekst fratrukket en faktor på 0,75 ble lagt til grunn. Alle forutsetninger for beregning av pensjonene for 2022 og fremover er ennå ikke klarlagt.

Effekten av endret regulering av alderspensjon fremover er ikke innarbeidet ettersom endelige forutsetninger for beregning av dette ikke er klare.

NOTE 21 Forpliktelser

Beløp i MNOK

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

Inngåtte forpliktelser er som følger:

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2021	2020	2021	2020
Varige driftsmidler	1 107,7	1 308,2	2 521,0	3 174,8
Sum	1 107,7	1 308,2	2 521,0	3 174,8

NOTE 22 Nærstående

Belop i MNOK

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Som eier av Avinor AS er staten ved Samferdselsdepartementet en nærstående part. Avinor konsernet har et langsiktig lån fra Staten.

Samferdselsdepartementet har overordnet myndighet knyttet til strukturen på flyplassnettet og luftfartsavgiftene. En eventuell nedleggelse av en lufthavn eller andre vesentlige endringer i lufthavnstrukturen skal forelegges Samferdselsdepartementet. Endelig avgjørelse tas av Stortinget. Takstregulativet, som

bestemmer satser på luftfartsavgifter, skal godkjennes av Samferdselsdepartementet.

KONSERNSELSKAP

Mellomværende med selskap i samme konsern. Mellomværender er oppgitt før effekter av konsernbidrag og utbytter som gis innad i konsernet.

AVINOR AS PER 31.12.2021:

	SVALBARD LUFTHAVN AS	AVINOR FLYSIKRING AS	SJØMAT- TERMINALEN AS	AVINOR UTVIKLING AS	FLESLAND EIENDOM AS	VÆRNES EIENDOM AS
Lån til foretak i samme konsern	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15,0
Fordringer	16,2	623,5	0,0	0,0	0,0	0,1
Sum	116,2	623,5	0,0	0,0	0,0	15,1
Annen kortsiktig gjeld	42,0	871,9	0,9	10,5	33,5	2,1
Sum	42,0	871,9	0,9	10,5	33,5	2,1

AVINOR AS PER 31.12.2021 FORTS.

	SOLA HOTEL EIENDOM AS	HELL EIENDOM AS	HOTELL ØSTRE AS	FLYPORTEN AS	SUM
Lån til foretak i samme konsern	0,0	0,0	250,0	0,0	365,0
Fordringer	0,0	0,2	1,3	21,3	662,6
Sum	0,0	0,2	251,3	21,3	1 027,6
Annen kortsiktig gjeld	22,9	2,1	71,8	57,4	1 115,1
Sum	22,9	2,1	71,8	57,4	1 115,1

AVINOR AS PER 31.12.2020:

	SVALBARD LUFTHAVN AS	AVINOR FLYSIKRING AS	SJØMAT- TERMINALEN AS	AVINOR UTVIKLING AS	FLESLAND EIENDOM AS	VÆRNES EIENDOM AS
Lån til foretak i samme konsern	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25,0
Fordringer	17,6	533,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum	117,6	533,3	0,0	0,0	0,0	25,0
Annen kortsiktig gjeld	33,7	811,2	0,9	532,4	52,9	1,0
Sum	33,7	811,2	0,9	532,4	52,9	1,0

AVINOR AS PER 31.12.2020 FORTS.

	SOLA HOTEL EIENDOM AS	HELL EIENDOM AS	HOTELL ØSTRE AS	FLYPORTEN AS	SUM
Lån til foretak i samme konsern	5,0	0,0	100,0	0,0	230,0
Fordringer	0,0	0,2	0,2	0,2	551,5
Sum	5,0	0,2	100,2	0,2	781,5
Annen kortsiktig gjeld	8,7	18,1	67,6	53,0	1 579,6
Sum	8,7	18,1	67,6	53,0	1 579,6

NOTE 23 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.

KONFLIKT I UKRAINA

Konflikten mellom Ukraina og Russland påvirker verdensøkonomien og luftfartsindustrien, og kan følgelig også påvirke Avinor-konsernet i tiden fremover.

Norge og andre land har innført flere sanksjoner mot Russland, blant annet forbud mot flygninger i landenes luftrom for Russiske flyselskap. I tillegg til at det ikke er mulig å fly til eller over enkelte land, fører konflikten med seg høyere priser på en rekke innsatsfaktorer som igjen kan slå ut i høyere kostnader på flyreiser (drivstoff, forsikringspremier, kostnader til økte sikkerhetstiltak med mere). Konflikten kan føre med seg lavere reiseaktivitet, som direkte påvirker Avinor sine inntekter.

På tidspunkt for avleggelse av årsrapporten er det for tidlig å fullt ut fastslå hvilke følger konflikten kan få for Avinor-konsernet. Situasjonen følges løpende.

PENSJON

Endringer i grunnlag for regulering av alderspensjon for 2022 og fremover, omtalt under betingede utfall i note 20, ble behandlet og vedtatt i Stortinget i mars 2022. Alderspensjon for 2022 og fremover skal reguleres med et gjennomsnitt av pris- og lønnsveksten i samfunnet.

Endringer må sanksjoneres av Kongen i statsråd før de blir gjort gjeldende. Det er forventet at dette skjer i løpet av andre kvartal 2022.

ERKLÆRING FRA STYRET OG KONSERNSJEF

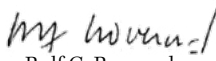
Vi erklærer etter beste overbevisning at årsregnskapet for perioden 1. januar til 31. desember 2021 er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og at opplysningene i regnskapet gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet.

Vi erklærer også at årsberetningen gir en rettviseende oversikt over utviklingen, resultatet og stillingen til selskapet og konsernet, sammen med en beskrivelse av de mest sentrale risiko- og usikkerhetsfaktorer selskapet og konsernet står overfor.

Oslo, 4. april 2022
Styret i Avinor AS

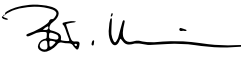

Anne Carine Tanum
Styrets leder

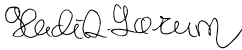

Ola H. Strand
Nestleder


Rolf G. Roverud


Eli Skrøvset


Linda Bernander Silseth


Bjørn Tore Mikkelsen


Heidi Anette Sørum


Olav Aadal


Abraham Foss
Konsernsjef





Statsautoriserte revisorer
Ernst & Young AS

Dronning Eufemias gate 6a, 0191 Oslo
Postboks 1156 Sentrum, 0107 Oslo

Foretaksregisteret: NO 976 389 387 MVA
Tlf: +47 24 00 24 00

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 selskapsregnskapet og konsernregnskapet. Selskapsregnskapet og konsernregnskapet består av balanse per 31. desember 2021, resultatregnskap, oppstilling over totalresultat, oppstilling over endringer i egenkapital og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav og gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets finansielle stilling per 31. desember 2021 og av deres resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU.

Vår konklusjon er konsistent med vår tilleggsrapport til revisjonsutvalget.

Grunnlag for konklusjon

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og *International Code of Ethics for Professional Accountants* (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Vi er ikke kjent med at vi har levert tjenester som er i strid med forbudet i revisjonsforordningen (EU) No 537/2014 artikkel 5 nr. 1.

Vi har vært Avinor AS sin revisor sammenhengende i 9 år fra valget på generalforsamlingen den 18. september 2013 for regnskapsåret 2013 (med gjenvalg på generalforsamlingen den 31. januar 2018).

Sentrale forhold ved revisjonen

Sentrale forhold ved revisjonen er de forhold vi mener var av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet for 2021. 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

Grunnlag for det sentrale forholdet

Morselskapet og konsernet hadde ved utgangen av regnskapsåret brutto pensjonsforpliktelse på henholdsvis kr 7 646 millioner og kr 13 196 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 pensjonsforpliktelsene som lønnsvekst, diskonteringsrente, pensjonsregulering, forventet dødelighet, og uttak fra avtalefestet pensjonsordning (AFP) og særaldersordning vil ha vesentlig innvirkning på beregningen av forpliktelsene.

Disse forholdene har samlet stor betydning for regnskapet og gjør at dette har vært et sentralt forhold i vår revisjon.

Våre revisjonshandlinger

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

Spesielt har vi:

- Kontrollert at forutsetninger knyttet til diskonteringsrente og dødelighet er basert på eksterne og offentlig tilgjengelige data fra Norsk Regnskapsstiftelse
- 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, herunder vurdert estimatavvik som følge av trygdeoppgjør for 2021
- Vurdert bestand-data lagt til grunn ved beregning av pensjonsforpliktelsene
- Vurdert grunnlag og estimat for samordning mellom offentlig tjenestepensjon og folketrygden
- 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 vises til note 15 i årsregnskapet for ytterligere informasjon.

Nedskrivningsvurderinger – varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

Grunnlag for det sentrale forholdet

Reiserestriksjoner og andre samfunnsmessige tiltak som følge av Covid-19 pandemien har hatt betydelig negativ påvirkning på Avinors inntjening og lønnsomhet. Ledelsen har identifisert indikasjoner på verdifall på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler, og har foretatt

Våre revisjonshandlinger

Vi sammenlignet forutsetningene i kontantstrømmene mot ledelse- og styregodkjente prognoser, internasjonale tilgjengelige prognoser for flytrafikk utarbeidet av anerkjente bransjeorganisasjoner, og Avinors korrespondanse med Samferdselsdepartementet.



nedskrivningsvurderinger ved å estimere gjennvinnbart beløp som er det høyeste av bruksverdi og virkelig verdi fratrukket kostnadene ved avhendelse. Nedskrivningsvurderingene er basert på fremtidige prognoser for flytrafikk og relaterte kommersielle leieinntekter, tilskudd fra staten, lufthavnsavgifter, driftskostnader, investeringer og diskonteringsrente. Som følge av omfanget av skjønsmessige vurderinger, usikkerhet i estimater og forutsetninger som benyttes i ledelsens modeller for gjennvinnbart beløp, har nedskrivningsvurderingene vært et sentralt forhold ved revisjonen.

Videre sammenlignet vi estimerte driftskostnader mot historiske data. Vi vurderte diskonteringsrenten mot ekstern informasjon om risikofri rente på statsobligasjoner, beta- og markedsrisikopremie for sektoren og justeringer for selskapsspesifikke faktorer. Vi etterregnet verdsettelsesmodellene, samt også ledelsens sensitivitetsanalyse. Vi viser til note 2 for informasjon om estimatusikkerhet og note 10 om nedskrivningstester, forutsetninger og sensitiviteten ved endringer i vesentlige forutsetninger.

Øvrig informasjon

Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Styret og konsernsjef (ledelsen) er ansvarlig for den øvrige informasjonen. Vår konklusjon 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 om årsberetningen, redegjørelsen om foretaksstyring og redegjørelsen om samfunnsansvar inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav og 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 eller ikke inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav, er vi pålagt å rapportere det.

Vi har ingenting å rapportere i så henseende, og vi mener at årsberetningen, redegjørelsen om foretaksstyring og redegjørelsen om samfunnsansvar er konsistente med årsregnskapet og inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

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 og konsernets 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, konsernet eller 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 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 ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer 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 og konsernets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape betydelig tvil om selskapets og konsernets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon om årsregnskapet og årsberetningen. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet og konsernet ikke kan fortsette driften.
- evaluerer 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, samt å 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 og tidspunktet for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i den interne kontrollen som vi avdekker gjennom revisjonen.

Vi avgir en uttalelse til revisjonsutvalget 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 årsregnskapet 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 revisjonsberetningen siden de negative konsekvensene ved å gjøre dette med rimelighet må forventes å oppveie allmennhetens interesse av at forholdet blir omtalt.

Oslo, 4. april 2022
ERNST & YOUNG AS

Trond Stian Nytveit
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 skal utarbeide en rapport til Samferdselsdepartementet om selskapets samlede virksomhet, som også inneholder planer for framtiden. Dokumentet er offentlig tilgjengelig og kalles §10-planen.

Avinor bidrar 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 kommunikasjonskomitéen, 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 eier 43 lufthavner, inklusive datterselskapet Svalbard lufthavn AS og Værøy heliport. Haugesund lufthavner leid ut og Fagernes lufthavn skal selges. 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 bærekraftig flydrivstoff og elektrifisering av luftfarten,

Totalt reiste 22,4 millioner til, fra eller via Avinors lufthavner i 2021, en økning på 10 prosent sammenlignet med året før.

Avinor bidrar til at reisene gjennomføres på en sikker, effektiv og mest mulig miljøvennlig måte. 2744 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