



Vi binder Norge og verden sammen

gjennom bærekraftig luftfart

44 729 000

PASSASJERER
99 PROSENT OPP FRA 2021

618 600

AVGANGER OG LANDINGER
34 PROSENT OPP FRA 2021

81,2 PROSENT*

PUNKTLIGHET
88 PROSENT I 2021

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

2 746

FAST ANSATTE
2 744 I 2021

63 761

OVERFLYGNINGER
35 PROSENT OPP FRA 2021

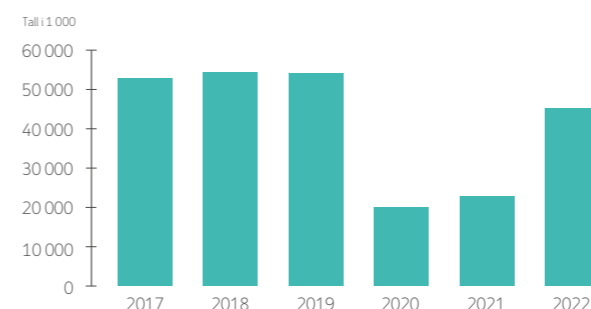




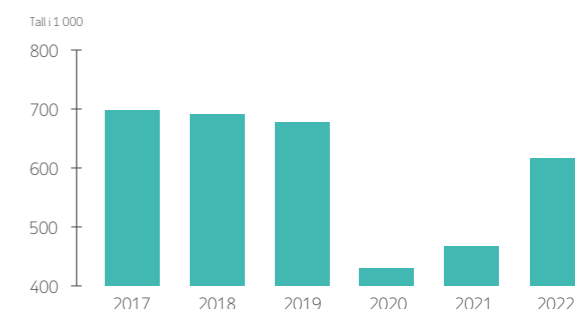
Våre resultater

Driftsinntekter	Driftskostnader	Resultat etter skatt
10 419	7 350	427
MILLIONER KRONER	MILLIONER KRONER	MILLIONER KRONER

ANTALL FLYPASSASJERER



ANTALL FLYBEVEGELSER



MILLIONER KRONER	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Driftsinntekter lufthavnvirksomhet	9 007	4 514	3 658	10 357	10 303	10 162
Driftsinntekter flysikringstjeneste	2 122	1 576	1 460	2 100	2 107	2 085
Sum driftsinntekter konsern	10 419	9 314	8 183	11 785	11 724	11 526
EBITDA Konsern ¹⁾	3 069	2 960	1 850	3 634	4 201	3 126
Resultat etter skatt	427	208	-724	702	1 170	499
Antall flypassasjerer (tall i 1 000)	44 729	22 400	20 000	54 099	54 387	52 885
Antall flybevegelser (tall i 1 000)	618	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.

INNHOOLD

1. OM AVINOR	10	5. AVINOR FLYSIKRING AS	44
1.1 KONSERNSJEFEN HAR ORDET	14	5.1 KONKURRANSE	44
1.2 EIERSTYRING OG SELSKAPSLLEDELSE (CORPORATE GOVERNANCE) I AVINORKONSERNET	16	5.2 OMORGANISERING	44
2. STYRETS BERETNING	21	5.3 ENDREDE REGULATORISKE RAMMEBETINGELSER FOR LUFTROMMET I EUROPA	44
2.1 HOVEDTREKK I 2022	21	5.4 TEKNOLOGIUTVIKLING	45
2.2 OM AVINOR	22	5.5 RAMMEBETINGELSER OG AVGIFTSUTVIKLING FOR UNDERVEISTJENESTEN	45
2.3 ØKONOMI OG FINANS KONSERN	22	5.6 RISIKOVURDERINGER	46
2.4 RISIKOFORHOLD	22	6. AKTIV PÅDRIVER FOR BÆREKRAFTIG LUFTFART	48
2.5 PENSJON	24	6.1 KLIMA	49
2.6 FORETAKSSTYRING I AVINOR	24	6.2 ENERGI	55
2.7 BÆREKRAFT	24	6.3 NATURMILJØ	56
2.8 MILJØFORHOLD	24	6.4 SIRKULÆRØKONOMI/AVFALL	56
2.9 FORSKNING OG UTVIKLING	25	6.5 FLY- OG HELIKOPTERSTØY	57
2.10 PERSONAL OG ORGANISASJON	25	6.6 VANN OG GRUNN	59
2.11 FRAMTIDSUTSIKTER OG RAMMEBETINGELSER	26	6.7 PFAS	60
3. BÆREKRAFTIG VERDISKAPING	28	7. ATTRAKTIV ARBEIDSPASS MED RETT KOMPETANSE OG GODT ARBEIDSMILJØ	65
3.1 VESENTLIGHETSVURDERINGER	28	7.1 ORGANISERING AV VIRKSOMHETEN	65
3.2 INTERESSENTDIALOG	29	7.2 DEMOGRAFI OG TURNOVER	65
3.3 FIRE HOVEDOMRÅDER I ARBEIDET MED BÆREKRAFT	29	7.3 SAMARBEID MED TILLITSVALGTE	66
3.4 RAPPORTERING AV BÆREKRAFT	29	7.4 VI SKAL VÆRE EN ATTRAKTIV OG LÆRENDE ORGANISASJON	66
4. AVINOR BINDER NORGE SAMMEN OG NORGE SAMMEN MED VERDEN GJENNOM BÆREKRAFTIG LUFTFART	31	7.5 KJØNNBALANSE	67
4.1 AVINORS KONSERNSTRATEGI 2022-2025	31	7.6 NOEN AV AKTIVITETENE I 2022	68
4.2 PORTEFØLJESTYRING OG STØRRE INVESTERINGER	38	7.7 BRUDD PÅ ARBEIDSBESTEMMELSER	69
4.3 AVINORS PORTEFØLJE	38	7.8 ARBEIDET MED HELSE, MILJØ OG SIKKERHET (HMS)	70
4.4 BYUTVIKLING OG NY LUFTHAVN I BODØ	39	NØKKELTALL ANSATTE	71
4.5 NY LUFTHAVN I MO I RANA	39	8. AVINOR SKAL SIKRE BÆREKRAFTIG ØKONOMI OG ANSVARLIG FORRETNINGSFØRSEL	73
4.6 FOU OG INNOVASJON	39	8.1 HOVEDAKTIVITETER I 2022	73
4.7 SAMFUNNSPÅLAGTE OPPGAVER	40	8.2 BÆREKRAFTIG ØKONOMI	74
4.8 FLYSIKKERHET	40	8.3 BÆREKRAFTIG FORRETNINGSPRAKSIS	75
4.9 SECURITY	40	MÅL OG RESULTATER BÆREKRAFT 2022	78
4.10 MENNESKEHANDEL	42	OVERSIKT OVER GRI-INDIKATORER	82
4.11 DRONER	42	KONSERNLEDELSEN	88
4.12 BEREDSKAP OG KRISEHÅNDTERING	42	STYRET	89
4.13 TOTALFORSVARET	42		
4.14 REVISJONER	42		
4.15 TILGJENGELIGHET FOR ALLE – UNIVERSELL UTFORMING	43		

REGNSKAP MED NOTER	91
NOTER TIL REGNSKAPET	100
NOTE 1 - GENERELL INFORMASJON	101
NOTE 2 - REGNSKAPSPRINSIPPER.....	101
NOTE 3 - VIKTIGE ANTAGELSER, SENTRALE FORHOLD OG OMORGANISERING.....	101
NOTE 4 - SEGMENTINFORMASJON.....	103
NOTE 5 - DRIFTSINNTEKTER OG ANDRE INNTEKTER.....	105
NOTE 6 - LØNNKOSTNADER, ANSATTE, GODTGJØRELSE.....	107
NOTE 7 - ANDRE DRIFTSKOSTNADER.....	109
NOTE 8 - FINANSPOSTER	110
NOTE 9 - SKATT.....	111
NOTE 10 - IMMATERIELLE EIENDELER.....	114
NOTE 11 - VARIGE DRIFTSMIDLER.....	115
NOTE 12 - ANLEGG UNDER UTFØRELSE.....	118
NOTE 13 - LEIEAVTALER - BRUKSRETTSEIENDELER OG LEIEFORPLIKTELSE.....	120
NOTE 14 - NEDSKRIVNINGSTESTER.....	124
NOTE 15 - FINANSIELLE RISIKOFAKTORER.....	126
NOTE 16 - FINANSIELLE EIENDELER OG FORPLIKTELSE.....	131
NOTE 17 - PENSJONER.....	139
NOTE 18 - ANNEN AVSETNING FOR FORPLIKTELSE.....	143
NOTE 19 - FORDRINGER OG ANNEN KORTSIKTIG GJELD.....	144
NOTE 20 - DATTERSELSKAP.....	146
NOTE 21 - AKSJEKAPITAL, AKSJONÆRINFORMASJON OG UTBYTTE.....	147
NOTE 22 - NÆRSTÅENDE.....	148
NOTE 23 - FORPLIKTELSE.....	149
NOTE 24 - BETINGEDE UTFALL OG USIKRE FORPLIKTELSE.....	149
NOTE 25 - HENDELSER ETTER BALANSEDAGEN	150
KLIMAREGNSKAP FOR AVINOR 2022.....	151
ERKLÆRING FRA STYRET OG KONSERN SJEF	152
REVISORS BERETNING - UTTALELSE OM REVISJON AV ÅRSREGNSKAPET.....	153
ALTERNATIVE RESULTATMÅL (APM)	157
STYRETS RETNINGSLINJER OM FASTSETTELSE AV LØNN OG GODTGJØRELSE TIL LEDENDE PERSONER I AVINOR-KONSERNET - FOR REGNSKAPSÅRET 2023.....	161
RAPPORT OM LØNN OG ANNEN GODTGJØRELSE TIL LEDENDE PERSONER I AVINOR-KONSERNET	163
REVISORS UTTALELSE OM LØNNSRAPPORT.....	168

Avinors års- og bærekraftrapport 2022 er konsernets samlede rapport på drift, økonomi og bærekraft. Det er sjettede 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).



1. 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. I tillegg er Haugesund lufthavn leid ut til eksterne drivere, og Fagernes lufthavn planlegges lagt ut for salg.

Avinor er 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 bedriftsøkonomisk lønnsomme lufthavnene finansierer det øvrige lufthavnnett. Dette kalles Avinormodellen.

Kommersielle inntekter utgjorde i 2019 (siste normale driftsår) omkring 54 prosent av driftsinntektene, mens trafikkinntekter fra flyselskapene utgjorde omkring 46 prosent. På grunn av den påvirkningen pandemien hadde på flytrafikken og herunder på Avinors inntekter, fikk Avinor i 2020 og frem til og med tredje kvartal 2021, tilført driftstilskudd fra eier for å dekke opp deler av inntektsbortfallet. I 2022 har Avinor ikke fått driftstilskudd fra eier.

Bortfall av driftstilskudd fra 4. kvartal 2021 fikk den konsekvensen 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 har fått ny godkjenning til å fravike egenkapitalkravet ut 2023.

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, innflygingskontrolltjenester og tårnkontrolltjenester. Lufthavn- og flysikringstjenestene er tett integrert og gjensidig avhengige av hverandre for å oppfylle samfunnsoppdraget.

Avinor samarbeider med Forsvaret på 11 lufthavner, hvorav 6 lufthavner eies av Avinor AS (Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim, Harstad/Narvik, Lakselv). Bodø, Andøya og Bardufoss eies av Forsvaret. Avinor skal ta over ansvaret for Bodø og Andøya, men dette er ikke formelt på plass enda. Avinor har flysikringstjenester for Ørland, Rygge og Torp. Ørland har kommersiell trafikk, mens Rygge har en sivil del uten kommersiell trafikk. Torp er ikke eid av Avinor. Samarbeidet med Forsvaret forventes å bli utvidet til å gjelde flere lufthavner i framtiden.

Totalt reiste 44 729 000 millioner passasjerer til, fra eller via Avinors lufthavner i 2022, en vekst på 99 prosent sammenlignet med året før.

Norges hovedlufthavn, Oslo lufthavn, hadde 22 460 000 millioner passasjerer i 2022, en vekst på 139 prosent sammenliknet med 2021. 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 618 600 avganger og landinger samlet for Avinors lufthavner i 2022, en økning på 34 prosent sammenliknet med 2021. Innenlands flybevegelser økte med 18 prosent, mens utenlandske flybevegelser økte med 140 prosent. Endringene i antall passasjerer og flybevegelser reflekterer primært utviklingen i pandemien, men i siste del av året ser vi at tallene påvirkes av økningen i generelle levekostnader som antas å ha en negativ effekt på reiselysten blant folk.

Antall overflyvninger i 2022 var 63761, en økning på i overkant av 35 prosent mot 2021. Økningen skyldes pandemien påvirkning i 2021.

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 Lufthavn drift 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 og 2950 meter. På de øvrige større lufthavnene er banelengdene på 2600-3000 meter, noe som betyr at de kan brukes av større jetfly. 27 av Avinors lufthavner er kortbanelufthavner, med rullebaner mellom 800 og 1200 meter. Disse trafikkeres av mindre fly av typen De Havilland Canada (DHC) Dash 8, ambulansfly 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.

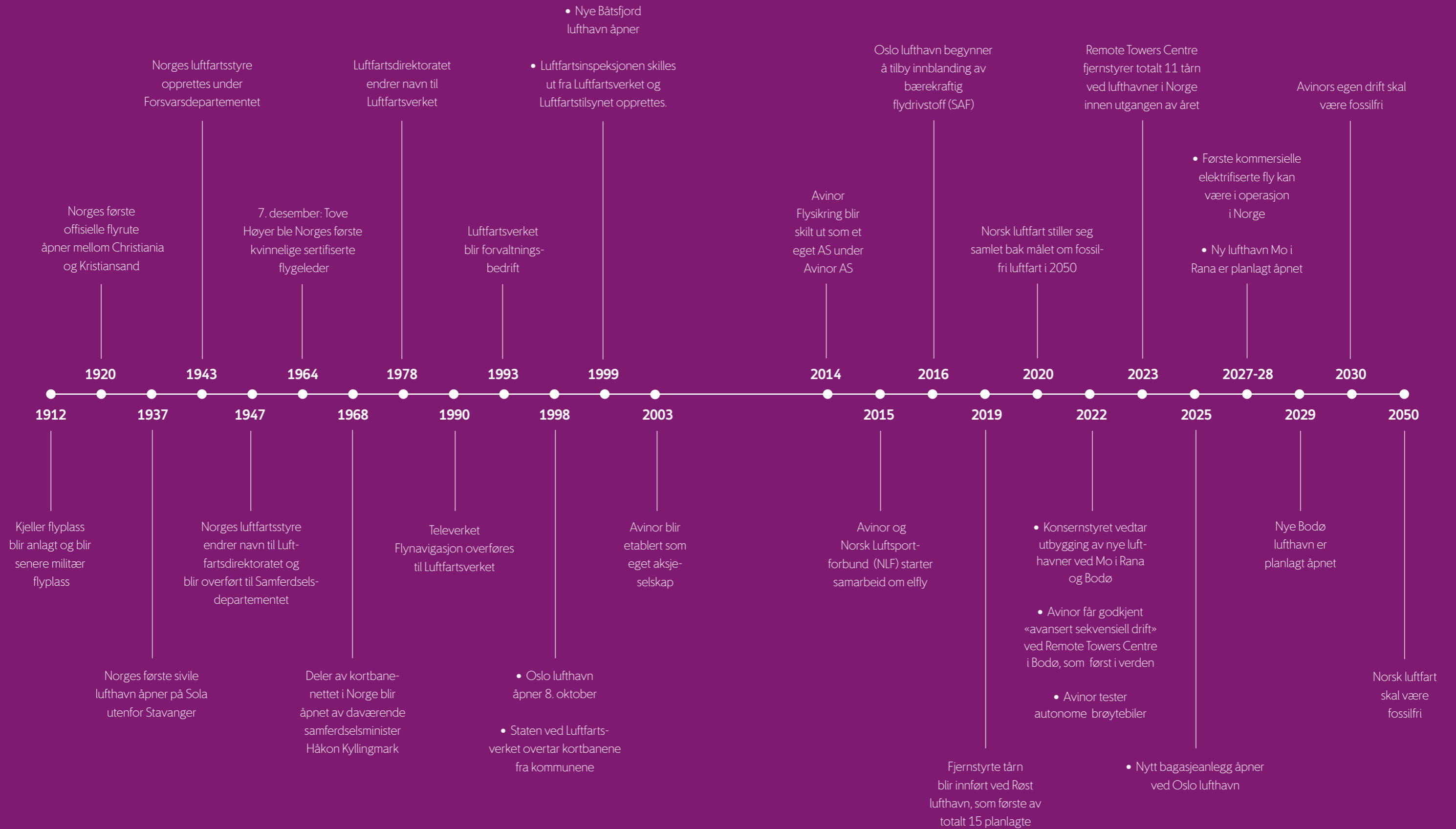
SAMFUNNSOPPDRAG

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

VERDIER

- Åpen
- Ansvarlig
- Handlekraftig
- Kundeorientert

Avinors historie - og veien videre



1.1 Konsernsjefen har ordet

2022: Verden ser annerledes ut

For de fleste har hverdagen kommet noenlunde tilbake til normalen. Derimot står både luftfarten og Avinor fortsatt med begge beina i pandemien, økonomisk sett. Det gjør oss mindre rustet til å møte den virkelig store utfordringen som ligger foran oss i årene som kommer: investeringene som kreves for å klare overgangen til null- og lavutslippsluftfart.

Året startet som det foregående med reisestriksjoner og smittevern. Da Omikronbølgen så ut til å være på hell, gikk Russland til angrep på Ukraina, med de konsekvenser det har hatt for økonomi og energiforsyning, både globalt og for folk flest. Usikkerheten påvirker også luftfarten, gjennom endrede reisevaner og økt behov for sikkerhetstiltak. Totalt reiste 44 729 000 millioner til, fra eller via Avinors lufthavner. Sammenlignet med året før er det en solid oppgang på 99 prosent, men vi ligger fortsatt cirka 17 prosent bak pre-pandemitallene (2019), og det merkes på konsernets finansielle handlingsrom.

Fra å nærmest ha ligget brakk under de verste periodene med reiserestriksjoner, økte trafikken gradvis frem mot sommeren 2022. Det medførte utfordringer knyttet til kapasitetsøkning, noe som ikke minst viste seg tydelig nedover i Europa. Bagasje-trøbbel og lange køer på grunn av bemanningsutfordringer preget sommerbildet. Takket være solide forberedelser og godt samarbeid mellom aktørene på lufthavnene ble avviklingen av sommertrafikken på norske lufthavner et unntak fra kaoset i resten av Europa. Oslo lufthavn opererer med redusert bagasjekapasitet grunnet gjenoppbygging av det eldste anlegget fra åpningen i 1998 og må fortsatt håndterte perioder med høy trafikk. Til tross for god sommerdrift på den delen som Avinor kan styre direkte, opplevde passasjerene gjennom Avinor sitt lufthavnsystem betydelige bagasjeutfordringer knyttet til den internasjonale situasjonen ved oppbygging.

Fortsatt utfordrende finansiell situasjon Avinor tapte 16 milliarder kroner på pandemien. Fra og med fjerde kvartal 2021 har vi ikke fått driftstilskudd fra eier. Ved årsskiftet var egenkapitalandelen på 39,2 prosent og vi har fått en midlertidig tillatelse til å fravike kravet også i 2023. En oppskalering av driften for å møte økt trafikkvolum blir nøye avveid mot økte driftskostnader. Samtidig blir prosjektporteføljen kontinuerlig vurdert og prioritert. En ekstraordinær høy prisstigning for bygg og anleggsprosjekter representerer en økt risiko i Avinors prosjektportefølje. I tillegg har strømprisene medført høyere utgifter, og vi har senket temperaturen med flere grader i terminaler for å holde kostnadene nede. I statsbudsjettet for 2023 er det vedtatt en halvering av tillatt taxfree-kvotet for tobakksvarer.

Sammen med andre samfunnsplagte oppgaver vil dette innebære en reduksjon av resultatet med flere hundre millioner kroner. Inntektene ligger totalt betydelig bak 2019 i størrelsesordenen 12 prosent. Dette gir et utfordrende utgangspunkt for de store investeringene Avinor står overfor i overgangen til null- og lavutslippsluftfart, vedlikeholdsetterslep, etterslep på systemportefølje innen Flysikring samt nye store utbyggingsprosjekter.

Avinor jobber systematisk og langsiktig med å finne nye inntekter, tilpasse kostnadsnivået og å vurdere operasjonell risiko.

Milepæler som peker mot fremtidens luftfart Avinor har oppnådd flere viktige milepæler i året som har gått. Felles for dem alle er at de peker tydelig mot fremtidens luftfart, enten det er i form av teknologiutvikling, utbygging av nye flyplasser eller ny infrastruktur på eksisterende flyplasser. Utrullingen av ny konsernstrategi for perioden 2022 til 2025 startet i februar, parallelt med implementering av organisasjonsendringer som skal gjøre Avinor bedre rustet for fremtiden.

Åpning av senter for fjernstyrte tårn I mai 2022 åpnet senter for fjernstyrte tårn i Bodø, det største av sitt slag i verden. Innen utgangen av året ble tårntjenestene for åtte lufthavner – Røst, Hasvik, Vardø, Berlevåg, Mehamn, Røros, Rørvik og Namsos – driftet fra senteret.

Avinor Flysikring inngikk også avtale med teknologiselskapet Indra om leveranse av nytt system som vil digitalisere lufttrafikk-tjenesten i norsk luftrom. Det nye systemet, også kjent som Future Air Traffic Management system (FAS-iTEC), vil automatisere mange oppgaver for norske flygeledere, muliggjøre økt effektivitet i luftrommet og øke forutsigbarheten for flyselskapene. Økt forutsigbarhet vil kunne redusere drivstoffbruket, og dermed føre til lavere CO₂-utslipp og drivstoffkostnader for flyselskapene.

Utbyggingsprosjekter på gang I årets første sommermåned ble det nye non-Schengen-området på Oslo lufthavn åpnet for drift. Utbyggingen vil gi en dobling av passasjerarealene etter passkontrollen, flere gates

og flyoppstillingsplasser tilpasset større fly opp til og med kode F, noe som er viktig for å kunne ha bedre kapasitet til trafikken mellom Norge og destinasjoner utenfor Schengen.

Byggingen av ny lufthavn i Mo i Rana kom for alvor i gang i høst, da den første sprengladningen ble detonert på byggeområdet. Det er en milepæl for Avinor, men ikke minst for lokalsamfunnet som har jobbet for dette i mange år.

Mot slutten av året kom også endelig beslutningen som folk i Bodø har ventet på, da bygging av ny lufthavn i Bodø ble vedtatt av konsernstyret i Avinor. Et samarbeid mellom Bodø kommune, Forsvarsbygg og Avinor om utvikling av Bodø by har ledet frem til at Avinor vil bygge en ny lufthavn som etter planen skal stå ferdig i løpet av 2029. Prosessen frem mot vedtaket har vært krevende etter at styret i januar 2022 besluttet å utsette vedtaket i lys av Avinors finansielle situasjon etter pandemien.

Solide leveranser gjør oss godt posisjonert for å løse krevende utfordringer fremover

Som de to foregående årene har også 2022 vært uforutsigbart både for Avinor, og for luftfarten som helhet. Avinors samfunnsoppdrag står likevel som en konstant i denne uforutsigbarheten: vi skal operere kritisk infrastruktur for samfunnet på en sikker, stabil og effektiv måte. Det har vi levert på. Norsk luftfartsbransje står samlet bak målet om å være fossilfri i 2050. Avinors rolle er å være en tilrettelegger og en pådriver for overgangen til bærekraftig luftfart. Dette er en rolle vi tar på stort alvor. Vi skal tilrettelegge infrastrukturen vår både for elektrifisering, hydrogengerleveranser og bærekraftig flydrivstoff, og jobber målrettet med insentiver for å utvikle og ta i bruk null- og lavutslippsbaserte energibærere for fly.

Vi har også forpliktet oss til at Avinors drift på lufthavnene skal være fossilfri innen 2030.

For å fortsette å levere på samfunnsoppdraget i en fossilfri fremtid, jobber vi med langsiktige utviklingsprosesser for hele selskapet internt og sammen med partnere og interessenter. Vi gjennomfører og leverer på byggeprosjekter og teknologi-prosjekter, utvikler prosesser og nye konsepter, trener på å bli enda bedre på tverrgående samarbeid og inngår langsiktige inntektskontrakter. Vi har også kontinuerlig dialog med eier og myndighet om de økonomiske rammebetingelsene våre for å være best mulig rustet for fremtidens utfordringer.

I Avinor kommer vi også til å fokusere på å utnytte de teknologiske mulighetene vi har til å løse samfunnsoppdraget på en smartere og sikker måte. Det innebærer at vi skal ha en offensiv teknologisk agenda, og den skal utvikles i samspill med kompetanse og motivasjon hos våre ansatte. Derfor står ledelse og kompetanse høyt på dagsordenen.

Avinor har en solid organisasjon som leverer høy kvalitet hver eneste dag. Jeg er trygg på at dette gir oss et godt utgangspunkt for å levere også på de krevende utfordringene som ligger foran oss.

Jeg ønsker å takke alle Avinors ansatte og våre mange partnere for å mobilisere rundt samfunnsoppdraget til Avinor og løse dette på en god måte i krevende tider.

Avinor har en solid organisasjon som leverer høy kvalitet hver eneste dag. Jeg er trygg på at dette gir oss et godt utgangspunkt for å levere også på de krevende utfordringene som ligger foran oss.


Abraham Foss,
konsernsjef



1.2 Eierstyring og selskapsledelse (corporate governance) i Avinorkonsernet

1.2.1 Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

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. Dermed legges det størst vekt på å yte effektive tjenester til kundene og samfunnet.

Avinor eies av staten ved Samferdselsdepartementet. Selskapet ser hen til statens nyeste eierskapsmelding, Meld. St. 6 (2022–2023), men har sin direkte eierdialog med Samferdselsdepartementet.

1.2.2 Virksomhet

Avinor er et konsern med aktivitet innen samferdselssektoren i Norge. Morselskapet Avinor AS er heleid av staten ved Samferdselsdepartementet, og klassifisert som et kategori 2-selskap. I det ligger at statens mål er bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål. Selskapene i denne kategorien opererer primært ikke i konkurranse med andre. 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. For å møte eiers krav er det etablert strategiske hovedmål fordelt på områdene økonomi, kunde og samfunn, interne prosesser og organisasjonsutvikling. Avinor skal skape verdier på en bærekraftig måte.

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 bærekraftarbeid, og rapporterer på bærekraft i henhold til GRI, Global Reporting Initiative. Det pågår et arbeid med å forberede Avinors finansielle og ikke finansielle rapportering, slik at selskapet tilfredsstiller krav og forventninger til blant annet EUs taksonomi som vil være gjeldende fra regnskapsåret 2023.

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 høsten 2022. 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 og Etisk Handel Norge.

1.2.3 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. Vi har fått en midlertidig tillatelse til å fravike kravet om 40 prosent egneandel også i 2023.

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.

1.2.4 Likebehandling av aksjeeiere

Avinor AS har en aksjeklasse. Aksjene eies av staten og dette punktet i NUES-anbefalingen anses ikke relevant for Avinor.

1.2.5 Fri omsettelighet

Aksjene eies av staten og dette punktet i NUES-anbefalingen anses ikke relevant for Avinor.

1.2.6 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 normalt 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.

1.2.7. Valgkomité

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

1.2.8 Styre, sammensetning og uavhengighet

Styret består av åtte medlemmer. Fem av styrets medlemmer er valgt av generalforsamling og tre medlemmer er valgt av og blant konsernets ansatte. Det er ikke varamedlemmer for de aksjonærvalgte styremedlemmene.

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.

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.

Eier gjennomfører årlig samtaler med det enkelte styremedlem.

Ved årsskiftet 2022/2023 besto styret av:

Styreleder siden 2018 Anne Carine Tanum
Nestleder siden 2012 Ola H. Strand
Styremedlem siden 2016 Linda Bernander Silseth
Styremedlem siden 2021 Rolf Gunnar Roverud
Styremedlem siden 2022 Inger Lise Strøm
Ansattvalgt styremedlem siden 2011 Heidi A. Sorum
Ansattvalgt styremedlem siden 2015 Bjørn Tore Mikkelsen
Ansattvalgt styremedlem siden 2017 Olav Aadal

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

1.2.9 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.

Styreinstruksjonen har egen omtale av habilitet der det fremgår at det enkelte styremedlem selv har ansvar for å ta opp forhold av habilitetsmessig art, og skal fratre ved behandling av en sak der de er inhabile. I 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. Instruksjonen gjennomgås årlig og oppdateres ved behov.

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

Transaksjoner med nærstående

Styret er ikke kjent med at det i 2022 har forekommet transaksjoner mellom selskapet og aksjeeier, styremedlem, ledende ansatte eller nærstående av disse som kan betegnes som ikke uvesentlige transaksjoner. Styremedlemmer og ledende ansatte fører fortløpende oversikt over sine og nærståendes verv og roller utenfor Avinor-konsernet. Det gjøres stikkprøvekontroller av oversikten mot offentlig tilgjengelig informasjon. Oversikten er også gjenstand for kontroll mot konsernets leverandørregister.

Det ble avholdt 10 styremøter i 2022, hvorav ett ekstraordinært. Møtedeltakelsen var med enkelte unntak, fulltallig.

Styret har etablert revisjons- og risikostyringsutvalg som saksforberedende, og støttende organ for styret i sitt ansvar for regnskapsrapportering, revisjon, intern kontroll og samlet risikostyring, styrets beretning og årsrapport. Utvalget hadde 5 møter i 2022.

Utvalget består ved årsskifte 2022/2023 av:

Inger Lise Strøm
Rolf Gunnar Roverud
Heidi Sorum

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 det samlede HMS-risikobilde. Utvalget hadde 4 møter i 2022.

Utvalget består ved årsskifte 2022/2023 av:

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

1.2.10 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 revisjonsfirma. 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.

1.2.11 Godtgjørelse til styret

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

1.2.12 Lønn og annen godtgjørelse til ledende personer
Styret har utarbeidet retningslinjer for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer. Retningslinjene skal underbygge konsernets strategi, langsiktige interesser og økonomisk bæreevne. Retningslinjene er utarbeidet i henhold til vedtektenes § 8 og er i tråd med statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel. Videre har styret utarbeidet en rapport for lederlønn som omhandler lederlønnspolitikken som har vært ført det foregående regnskapsåret. Både retningslinjene og rapporten blir behandlet på ordinær generalforsamling.

Opplysninger om samlet godtgjørelse til ledende personer er omtalt i note 6 til årsregnskapet, i tillegg til i separat rapport om

lønn og annen godtgjørelse til ledende personer. Både retningslinjer og rapport om lønn og godtgjørelse til ledende personer er inkludert i års- og bærekraftsrapporten.

1.2.13 Informasjon og kommunikasjon

Offentlig informasjon om konsernet gis av konsernets ledelse. Konsernet utarbeider hvert år finansiell kalender der datoer for publisering av finansiell informasjon fremgår. Finansiell kalender er tilgjengelig på selskapets hjemmesider og på Oslo Børs' sider.

Finansiell informasjon publiseres i form av en børsmelding før den gjøres tilgjengelig på www.avinor.no.

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

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

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

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

1.2.14 Selskapsovertakelse

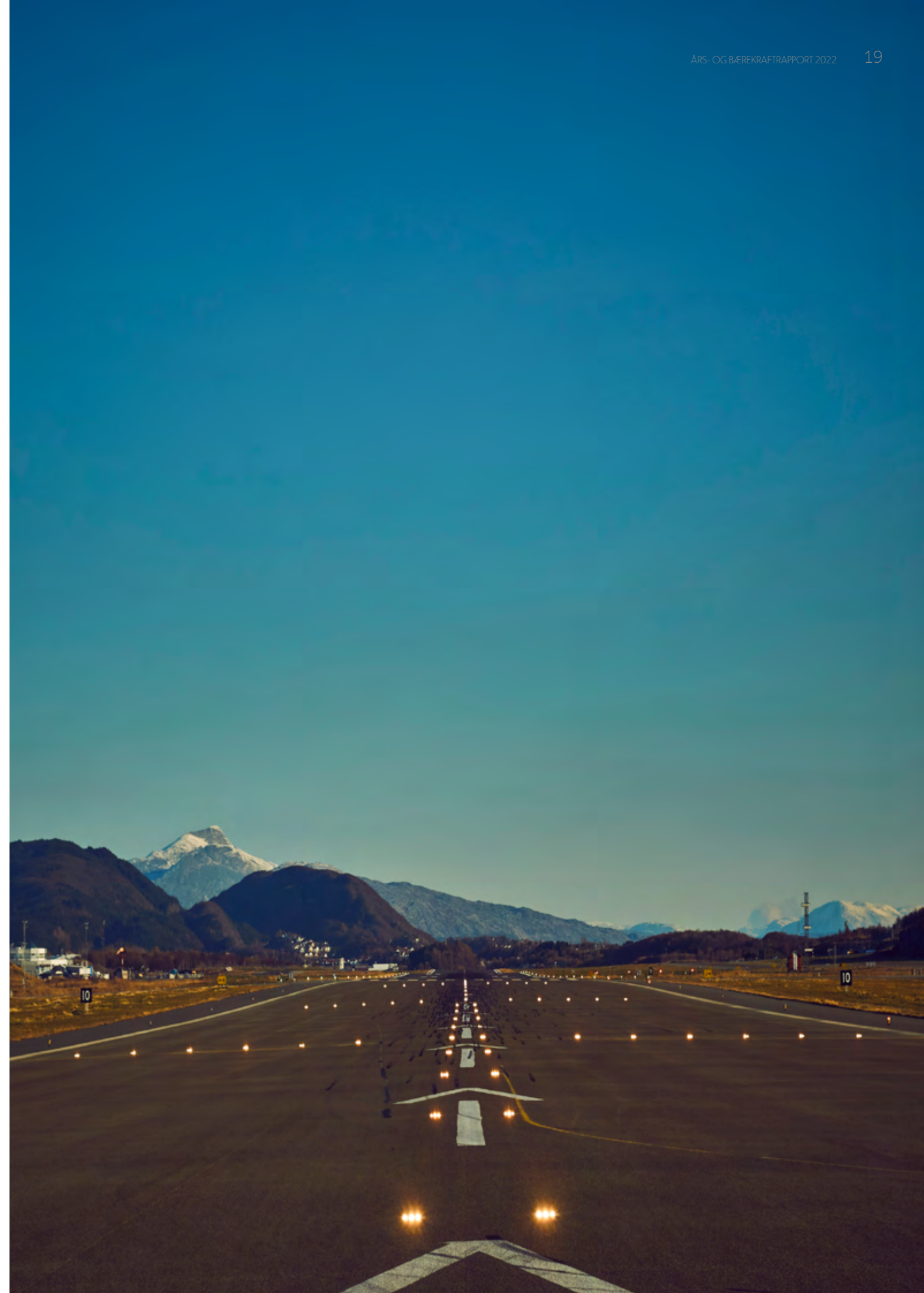
Staten ved Samferdselsdepartementet er eneieier av Avinor AS. På denne bakgrunn anses dette punkt i anbefalingen ikke å være relevant for selskapet.

1.2.15 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 en detaljert rapport 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.





2. Styrets beretning

2.1 HOVEDTREKK I 2022

(Fjorårets tall i parentes) Totalt reiste 44,7 millioner passasjerer til, fra eller via Avinors lufthavner i 2022. Flytrafikken i 2022 målt i antall passasjerer over Avinors lufthavner økte med 99 prosent sammenliknet med 2021. Antall flybevegelser i 2022 økte med 27 prosent sammenliknet med 2021. Innenlands flybevegelser økte med 18 prosent, mens utenlandske flybevegelser økte med 140 prosent. Oslo Lufthavn var i 2022 den mest punktlig på avganger blant Europas 20 største lufthavner, og har også blitt kåret til den beste lufthavnen i Europa når det kommer til landinger som sparer utslipp og reduserer støy.

Konsekvenser av endrede reisevaner, usikkerhet som følge av krigen i Ukraina, høy prisvekst, lang bestillingstid for norske pass, økt rentenivå, samt streik og kapasitetsproblemer innen luftfarten bidrar til at trafikken fortsatt ikke er tilbake på nivåene den var på før pandemien. I 2022 var totalt antall passasjerer ca. 17 prosent lavere enn det var i 2019. Trafikkutviklingen og reisemønsteret indikerer at det er innen ferie- og fritidsreisende innhenting har vært sterkest, mens forretningsreisende fortsatt ligger bak nivåene før pandemien.

Økt oppmerksomhet på sikkerhet rundt kritisk norsk infrastruktur medfører ytterligere søkelys på ulovlig droneaktivitet. Det er gjort flere observasjoner av ulovlig dronebruk rundt Avinor sine lufthavner, noe som har ført til at enkelte lufthavner har blitt stengt i kortere perioder. Avinor viderefører forsterkede tiltak for å overvåke situasjonen. Utover dette, samt redusert overflyvningstrafikk i norsk luftrom, har krigsutbruddet i Ukraina ikke medført store operative konsekvenser.

Utrullingen av fjernstyrte tårn har god framdrift. Etter overføringen av driften på Svolvær Lufthavn ved utgangen av januar 2023 fjernstyrtes totalt 9 flyplasstårn fra tårnsenteret i Bodø.

Konsernstyret i Avinor har vedtatt utbygging av ny lufthavn i Bodø. Et samarbeid mellom Bodø kommune, Forsvaret og Avinor har ledet frem til at Avinor vil bygge en ny lufthavn som

etter planen skal stå ferdig i løpet av 2029. Kostnadsrammen for Avinors utbyggingsprosjekt er 7,2 milliarder kroner (2022-kr). Avinor skal bidra med 2,6 milliarder kroner. Resten skal finansieres av staten og Bodø kommune.

Utbygging av ny lufthavn i Mo i Rana ble vedtatt i 2021 med en kostnadsramme på 3,3 milliarder kroner (2021-kr), hvorav 2,7 milliarder kroner finansieres av staten samt et fast tilskudd på 0,6 milliarder kroner fra Rana kommune og lokalt næringsliv. Dette utbyggingsprosjektet har primært vært politisk initiert og drevet frem. I midten av august ble totalentreprisen for bygging av ny lufthavn i Mo i Rana tildelt AF Gruppen. De første fysiske forberedende arbeidene på ny lufthavn startet opp i september. Det pågår en prosess med å få på plass avtale om fullt tiltrede til tomten før videre anleggsarbeid kan påbegynnes. Ferdigstillelse av prosjektet planlegges sommeren 2027 med prøvedrift våren samme år.

Det vises til note 12 til årsregnskapet som omtaler utbyggingsprosjektene i Bodø og Mo i Rana.

I statsbudsjett for 2023 er det vedtatt en halvering av tillatt taxfreekvote for tobakksvarer. Det er estimert at det årlige inntektstapet for Avinor knyttet til bortfall av inntekter fra tobakksvarer vil ligge på om lag 270 millioner kroner.

For å møte veksten i reiser utenfor Schengen-området har Avinor bygget ut området etter passkontrollen på Oslo lufthavn. Utbyggingen har gitt et nytt tilbygg på 30 000 kvadratmeter på østenden av dagens terminal som gir en dobling av passasjerarealene, nye gater og flyoppstillingsplasser tilpasset større fly og nye kommersielle områder.

Det er bred enighet om at Norge er avhengig av luftfart. Samtidig er global oppvarming en av vår tids aller største utfordringer. Luftfarten må som alle andre sektorer gjennomføre tiltak for å redusere klimagassutslippene, samt tilpasse drift og infrastruktur til klimaendringene som kommer. En samlet norsk luftfartsbransje har stilt seg bak et mål om fossilfri luftfart i 2050.

I Avinors konsernstrategi for perioden 2022-2025 har reduksjon av klimagassutslipp fått særlig prioritet. Det gjelder både utslipp fra egen drift, men også fra flytrafikken.

I konsernstrategien har Avinor satt et mål om fossilfri egendrift i 2030. Utslippene fra driften ved Svalbard lufthavn utgjør 16 prosent av de totale utslippene fra Avinors egen drift. Det er de høyeste fra en enkelt lufthavn i Avinors nettverk. For å nå målet om fossilfri egendrift har Avinor besluttet å etablere et biogassanlegg for å dekke energiforsyningen til lufthavnen. For øvrige tiltak for å nå målet om fossilfri egendrift henvises til avsnittet om klimagassutslipp fra lufthavndriften (s. 50). Reduksjon av utslipp fra luftfarten adresseres gjennom de strategiske satsingsområdene «Nye energibærere for morgendagens flyflåte» og «Bærekraftig flydrivstoff». For ytterligere beskrivelse av Avinors aktiviteter på disse områdene henvises til kapittel om bærekraftig luftfart.

Oppfølging av konsernets finansielle stilling er fortsatt et prioritert område. Egenkapitalandel beregnet etter vedtektenes paragraf 5 er per årsslutt 39,2 prosent og konsernets kontantstrøm før endringer i gjeld var minus 530 millioner kroner i 2022. På ekstraordinær generalforsamling 12. desember 2022 ble det vedtatt at minste tillatte egenkapitalandel etter vedtektenes paragraf 5 settes til 37 prosent frem til og med 31. desember 2023. Avinor overholder alle krav til egenkapitalandel som foreligger på eksterne lån.

Oppskalering av driften for å møte økt trafikkvolum blir nøye avveid mot økte driftskostnader. I tillegg blir prosjektportefølsen kontinuerlig vurdert og prioritert. En ekstraordinær høy prisstigning for bygg og anleggsprosjekter representerer en økt risiko i Avinors prosjektportefølje.

2.2 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 Haugesund lufthavn, som er utleid. Virksomheten omfatter også flysikringstjeneste for hele Norge. Denne drives av Avinors heleide datterselskap Avinor Flysikring AS.

Per 31.12.2022 utgjorde virksomhetens balanse 46 milliarder kroner. Antall fast ansatte var 2 746 (2 744).

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.

2.3 ØKONOMI OG FINANS KONSERN

Konsernets driftsinntekter i 2022 utgjorde 10 419 millioner kroner (9 314 millioner kroner i 2021) med et resultat etter skatt på 427 millioner kroner (208 millioner kroner). Innenfor lufthavnvirksomheten økte driftsinntektene år til år med 100 prosent i 2022. Innenfor flysikringstjenesten økte samlede driftsinntekter med 35 prosent som følge av økt trafikkvolum.

Driftskostnader i 2022 utgjorde 7 350 millioner kroner (6 355 millioner kroner), tilsvarende år til år økning på 16 prosent. Samlede av- og nedskrivninger i 2022 utgjorde 2 259 millioner kroner (2 197 millioner kroner).

Driftsresultatet (EBIT) i 2022 utgjorde 810 millioner kroner (763 millioner kroner). Det økte driftsresultatet skyldtes i hovedsak økte driftsinntekter.

Konsernets netto finansresultat i 2022 var minus 258 millioner kroner (minus 495 millioner kroner). Endringen i finansresultat skyldtes at resultatet inkluderer 322 millioner kroner i verdiendringer på kraft- og valutaderivater.

Konsernet hadde i 2022 en kontantstrøm før endring av gjeld på minus 530 millioner kroner (67 millioner kroner). Rentebærende gjeld per 31.12.2022 var 22 259 millioner kroner. I løpet av 2022 er det nedbetalt gjeld med 939 millioner kroner.

Konsernets totalkapital per 31.12.2022 utgjorde 45,9 milliarder kroner (46,4 milliarder kroner) med en egenkapitalprosent på 29,1 (26,9). Den vedtektsdefinerte egenkapital i prosent av summen av egenkapital og netto rentebærende gjeld utgjorde 39,2 prosent (39,4 prosent) per 31.12.2022.

Utviklingen i rente- og valutamarkedene og andre forhold har påvirket beregningen av pensjonsforpliktelser er og verdien av finansielle sikringsderivater. Egenkapitalen er som en konsekvens av dette godskrevet med 460 millioner kroner etter skatt per 31.12.2022 gjennom utvidet resultat.

Per 31.12.2022 utgjorde konsernets likviditetsreserve 5 489 millioner kroner fordelt på 1 189 millioner kroner i bankinnskudd og 4 300 millioner kroner i ubenyttede trekkrettigheter.

Basert på prognoser og beregnet nåverdi av estimerte fremtidige kontantstrømmer, er årsregnskapet utarbeidet under forutsetning om fortsatt drift. For ytterligere detaljer henvises det til note 14 i regnskapet.

2.3.1 Økonomi og finans Avinor AS

Morselskapet Avinor AS hadde i 2022, 9 077 millioner kroner (8 314 millioner kroner) i driftsinntekter med et resultat etter skatt på 1 004 millioner kroner (435 millioner kroner).

Morselskapets balanse per 31.12.2022 utgjorde 45 milliarder kroner (44 milliarder kroner) med en egenkapitalandel på 29,3 prosent (29,6 prosent).

Avinor AS hadde i 2022 en kontantstrøm før endring av gjeld på minus 523 millioner kroner (91 millioner kroner). Samlet rentebærende gjeld per 31.12.2022 utgjorde 22 254 millioner kroner (22 945 millioner kroner).

2.4 RISIKOFORHOLD

2.4.1 Risikoer relatert til flytrafikkvolum

Avinors trafikkinntekter påvirkes av endringer i geopolitiske forhold, flyselskapenes ruteoppsett, etterspørselen etter flyreiser 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.

Ett fåtall flyselskaper står for en vesentlig del av trafikkvolumet på Avinors lufthavner. Vesentlige beslutninger, finansielle vanskeligheter, konkurs eller tap av landingsrettigheter relatert til disse flyselskapene vil kunne ha en vesentlig finansiell effekt for Avinor.

Avinor har en høy andel faste kostnader som i mindre 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.

Usikkerheten knyttet til langsiktige og varige endringer i reisevaner, påvirker konsernets inntekter og verdien av konsernets eiendeler. Krigen i Ukraina øker usikkerheten rundt disse anslagene ytterligere

2.4.2 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 utviklingsprosjekt.

2.4.3 Kraftprisorisiko

Konsernet har et betydelig forbruk av elektrisk kraft og dermed en risiko for økte kostnader som følge av utviklingen i kraftprisene. For å redusere risikoen har Avinor inngått bilaterale fysiske kraftkontrakter med Statkraft Energi AS.

2.4.4 Kredittrisiko

Konsernet har vesentlige kredittrisiko knyttet til flyselskapene, leietakere og luftfartsrelaterte næringer. Det er en risiko for at kunder ikke kan oppfylle sine forpliktelser, og, mislighold 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.

2.4.5 Finansiell risiko

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: Med finansiell risiko menes likviditetsrisiko, renterisiko, valutarisiko, motpartsrisiko, kraftprisorisiko og refinansieringsrisiko.

Valutarisiko

Konsernet er eksponert for risiko knyttet til verdien av norske kroner relativt mot andre valutaer på grunn av inntekter og utgifter i utenlandsk valuta. Eksponering mot euro er av størst betydning. Konsernet inngår terminkontrakter for å redusere valutarisikoen i kontantstrømmer nominert i utenlandsk valuta.

Konsernet er i hovedsak eksponert mot euro og amerikanske dollar samt noe eksponering i svenske kroner og britiske pund.

På inntektssiden er konsernet eksponert for valutarisiko mot euro i forhold til norske kroner gjennom underveisavgiften.

Perioden fra kursfastsettelse til innbetaling utgjør omtrent tre måneder. Valutainntekter selges på termin i den grad de ikke skal brukes til direkte valutautbetalinger i egen kontantstrøm. Konsernet har også valutarisiko knyttet til innkjøp i utenlandsk valuta. Valutatruer bokføres ikke som regnskapsmessig sikring.

Konsernets obligasjonsgjeld denominert i euro sikres gjennom kjøp av rente- og valutabytteavtaler. Avinor benytter sikringsbokføring ved bokføring av rente- og valutabytteavtaler.

Renterisiko

Konsernet er eksponert for renterisiko gjennom sine finansielle aktiviteter. Deler av den rentebærende gjelden har flytende rentebetingelser som innebærer at konsernet er påvirket av endringer i rentenivået. For betjening av lån med flytende rente benytter konsernet rentebytteavtaler for å sikre egen kontantstrøm mot rentesvingninger.

Likviditets- og finansieringsrisiko

For å kunne innfri finansielle forpliktelser ved forfall er Avinor avhengig av ekstern finansiering av utviklingsplaner og prosjekter, samt for å refinansiere eksisterende gjeld. Det er usikkerhet knyttet til kapitalmarkedenes tilgjengelighet og prising. For Avinor har tilgangen på kapital vært god gjennom ulike lånemarkeder.

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, beredskap, luftfartsavgifter og samfunnsplagte oppgaver. Omfang og innretning av sektorpolitiske føringer kan endre seg over tid.

2.4.6 Klimarisiko

Avinor har jobbet med klimatilpasning (reduksjon av fysisk klimarisiko) av selskapets infrastruktur siden årtusenskiftet. Det er gjennomført en rekke tiltak på lufthavnene. I 2013-14 fikk selskapet utarbeidet en omfattende klimarisikorapport. Denne ble oppdatert i 2022. I 2022 startet også Avinor arbeidet med en klimarisikoanalyse i henhold til TCFD-rammeverket (Task Force on Carbon Related Financial Disclosure). Hensikten med analysen er å stressteste Avinors virksomhet mot rimelige scenarier for klimapolitikken og klimaendringene. Luftfartens klimagassutslipp vil kunne påvirke omdømmet samt nasjonale og internasjonale rammebetingelser og avgifter. Dette vil kunne påvirke flytrafikken framover.

Redusert trafikkvolum, høyere kostnader og dårligere lønnsomhet i bransjen vil kunne påvirke Avinors resultater negativt. TCFD-analysen skal ferdigstilles i 2023 og vil bli tilgjengelig på selskapets nettsider.

2.5 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.

Deler av konsernets pensjonsmidler er direkte knyttet opp mot Statens pensjonsfond utland. Avkastning og valutakursutvikling for Statens pensjonsfond utland vil dermed påvirke verdien av konsernets pensjonsmidler og fremtidige premiebetaling.

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

2.6 FORETAKSSTYRING I AVINOR

God eierstyring og selskapsledelse i Avinor skal sikre størst mulig verdiskaping og redusere virksomhetens risiko. Selskapets verdi-grunnlag 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.lovdata.no. Oslo Børs' regelverk er tilgjengelig på www.oslobors.no. For nærmere omtale av foretaksstyring i Avinor henvises til kapitlet «Eierstyring og selskapsledelse».

2.7 BÆREKRAFT

Avinors arbeid med bærekraft bygger på forventningene som stilles til arbeid med samfunnsansvar i Avinors vedtekter, regnskapsloven §3-3c og statens eierskapsmelding (Meld. St. 6 (2022–2023),

under behandling i Stortinget). Avinor skal legge 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.

For nærmere omtale av Avinors arbeid med bærekraft herunder klima, miljø, flysikkerhet, HMS, habilitet, anti-korrupsjon og trygg varsling, henvises til kapitlet "Bærekraftig verdiskaping", kapitlet "Avinor skal være en pådriver og en tilrettelegger for arbeidet med luftfartens klima- og miljøutfordringer", kapitlet, "Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver" og kapitlet, "Avinor skal sikre bærekraftig økonomi og ansvarlig forretningsførelse", jfr. regnskapslovens § 3-3c.

2.8 MILJØFORHOLD

Luftfart påvirker både det lokale og globale miljøet. Den lokale miljøpåvirkningen er primært relatert til fly- og helikopterstøy, lokal luftkvalitet, vann- og grunnforurensning, samt naturmangfold. Den globale påvirkningen primært er knyttet til klimagassutslipp fra luftfartsbransjen, og da i hovedsak fra flytrafikken.

Avinor gjennomfører en rekke tiltak for å redusere klimagassutslippene fra egen drift, og har en rekke aktiviteter for å redusere utslippene fra flytrafikken. Effektivisering av luftrommet, overgang til bærekraftig flydrivstoff og introduksjon av elektriske og hybridelektriske fly er viktige tiltak der Avinor har engasjert seg. De siste årene har også hydrogen som energibærer i luftfarten blitt aktualisert.

Lufthavnene har utslippstillatelser som regulerer forbruk og utslipp av avisingskemikalier og brennstoff til øvelser der lufthavnen har aktivt brannøvsfelt. Tillatelsene stiller blant annet krav til risikoreduserende tiltak, prøvetaking og beredskap mot akutte utslipp. Det arbeides systematisk for å redusere risiko for ny forurensning, samtidig som det gjennomføres kartlegging og opprydding av tidligere forurensning.

Avinor benyttet frem til 2011 ulike typer per- og polyfluorerte bestanddeler (PFAS) i brannskum. Dette var før PFAS sine uheldige egenskaper var kjent. Den mest kjente forbindelsen, PFOS, ble faset ut i Avinor i 2001 og ble forbudt i Norge fra 2007. Avinor benytter i dag fluorfritt brannskum. I mange land gjennomføres det i dag prosjekter knyttet til kartlegging og opprydding av PFAS-forurensning som stammer fra historisk aktivitet. Spredning fra lufthavnene er i dag en av de største kildene for utslipp av PFAS til miljøet. Det er knyttet særlig stor bekymring til perfluorerte miljøgifter grunnet deres ekstreme persistens, giftighet og tendens til å spres i miljøet og til alle levende organismer (oppkonsentrering i næringskjeden).

Avinor har, etter pålegg fra Miljødirektoratet satt i gang et omfattende oppryddingsarbeid for å hindre at PFAS-forbindelser spres i naturen. Det er pr desember 2022 gjort en regnskapsmessig avsetning på 1 007 millioner kroner for oppryddingsarbeidet.

Avinors klima- og miljøarbeid er blant annet omtalt nærmere i kapitlet «Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart».



2.9 FORSKNING OG UTVIKLING

Avinor gjennomfører flere prosjekter som bidrar til å optimalisere bruken av norsk luftrom og lufthavnene. Arbeidet bidrar til økt sikkerhet, økt kapasitet, mer effektive tjenesteleveranser og redusert miljøpåvirkning og klimaavtrykk. For nærmere omtale av Avinors arbeid med forskning og utvikling henvises til kapitlet om Avinors virksomhet: "Avinor binder Norge sammen og Norge sammen med verden gjennom bærekraftig luftfart".

2.10 PERSONAL OG ORGANISASJON

Ved utgangen av året var det 2 746 fast ansatte i konsernet. Gjennomsnittsalderen for faste ansatte i konsernet er 47,1 år. Kvinneandelen blant fast ansatte er 21,9 prosent. Antallet kvinner i ledende stillinger er i samsvar med andelen kvinner totalt i konsernet. Utviklingen av kvinneandelen følges opp nøye. Avinors rekrutteringspolicy inneholder klare retningslinjer for å fremme kjønnsbalanse, fra utforming av stillingsannonser via intervju-situasjonen til selve utvelgelsen.

Konsernledelsen har tidligere vedtatt en detaljert handlingsplan for likestilling og mangfold. Dette arbeidet er revitalisert i 2022 med konkrete mangfoldsløfter, og det er lagt konkrete planer for videre oppfølging i 2023. Avinor har en snittalder som nærmer seg femti år. I løpet av 10 år vil over 40 prosent av våre medarbeidere nå pensjonsalder. Dette gir oss gode forutsetninger for å arbeide målrettet med en langsiktig agenda for økt mangfold.

Arbeidet med kostnadskutt i hele konsernet er videreført fra 2021.

For å optimalisere og effektivisere driften ble det i 2022 gjennomført store organisatoriske endringer av konsernet.

Som en del av organisasjonsendringene er sammensetningen i konsernledelsen endret. Antall i konsernledelsen er redusert, og har nå færre overlappende områder og tydelige styringsprinsipper. Organisasjonsendringene skal understøtte konsernstrategien, og er derfor et viktig virkemiddel for å nå virksomhetens mål. Det er en konstruktiv dialog med tillitsvalgte både ved løpende drift og i større endringsprosesser.

Som sikkerhetsorganisasjon er Avinor avhengig av å ha rett kompetanse og oversikt over kompetansebeholdningen til enhver tid. Oppfølgingen er avhengig av god støtte fra konsernets IT-systemer. I 2021 byttet Avinor både lærings- og kompetansesystem. Overgang til nye systemer har vært krevende. I 2022 er det gjort et betydelig arbeid med forbedring av både system og struktur, samt tettere oppfølging av lufthavner. Reviderte systemer implementeres i 2023, med tilpasset opplæring og økt support i en overgangsperiode.

Avinor har i 2022 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 konsernet. Det er videre lagt til rette for at alle ansatte får tilgang til digital utvikling gjennom relevant kurstilbud, blant annet gjennom portalen Digital Norway.

Konsernstrategien legger vekt på utvikling og forsterking av organisasjonen med fokus på kultur, kapasitet, kompetanseoppbygging og resultatbasert ledelse.

I 2022 er det gjennomført en omfattende kartlegging av fremtidens kompetansebehov. Forventninger til ledere- og medarbeidere er tydeliggjort, og vil følges opp i 2023 med målrettet lederutvikling og implementering av medarbeiderskapsmodell. Lederevaluering (people review) og etterfølgerplanlegging er implementert på de øverste ledernivåene. Avinor har i 2022 videreført mentorprogrammet rettet mot førstelinjeledere og nye ledere.

Avinor er opptatt av et Inkluderende Arbeidsliv (IA) og legger vekt på å forebygge sykefravær og frafall fra arbeidslivet. Det tilrettelegges spesielt for ansatte som på grunn av sykdom eller andre forhold ikke lenger fyller fysiske og medisinske krav. Sykefraværet i 2022 var 5,4 prosent (4,7 prosent i 2021). Det har vært jobbet aktivt med å redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven. I konsernet totalt ser man likevel en liten økning i antall brudd på arbeidstidsbestemmelsene, sammenlignet med forrige tolv månedersperiode. Dette følges opp.

2.11 FRAMTIDSUTSIKTER OG RAMMEBETINGELSER

For Avinor var hovedfokuset gjennom koronapandemien å sikre kontinuitet, beredskap, sikker og stabil drift i samsvar med føringer fra myndighetene. I ettertid har driften vært tilpasset oppskalering og forventninger om fremtidig trafikkvolum. Det er usikkerhet knyttet til fremtidige nivåer på flytrafikken særlig med henblikk på hvordan teknologi, klima, miljø, økonomi og bærekraft kan medføre endringer i reisevanene.

Krigen i Ukraina har hatt begrenset innvirkning på Avinors drift, men øker usikkerhetene i prognosene for reiseaktivitet og overflygingsinntekter over norsk luftrom. Flyr begjærte oppbud 1. februar 2023. Konkursen i Flyr har begrenset finansiell effekt for Avinor.

Konsernets prioriteringer, herunder nivået på driftskostnader og investeringer, tilpasses et langsiktig situasjonsbilde for luftfarten.

Gjennom konsernets strategi, samt føringer gitt i ny Eiermelding fra Nærings- og fiskeridepartementet, arbeides det med å tydeliggjøre hvilke mål og ambisjoner Avinor skal jobbe mot i perioden mot 2025. Sentralt i dette er måloppnåelse på definerte sektorpolitiske mål innenfor en finansielt forsvarlig ramme samt innfrielse av definerte bærekraftsmål.

Styret legger til grunn at staten som eier av Avinor sikrer konsernets finansielle rammebetingelser, herunder et proveny fra lufthavn- og flysikringsavgifter, som forsvarer investerte verdier og kommende investeringer i lufthavndriften og flysikringstjenesten.


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

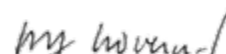
Avinor er bevisst de utfordringene konsernet står overfor når vekst og klimagassutslipp skal forenes i bærekraftig verdiskaping. Luftfarten skal i tillegg bidra til utvikling og omstilling innen norsk samfunns- og næringsliv som helhet. Samtidig er næringen avhengig av innovasjon og teknologiforbedringer for å forene målene om utslippskutt og forventet trafikkvekst.

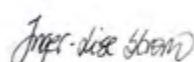
De ansatte er selskapets viktigste ressurs, og styret anerkjenner at det er krevende å stå i en tid preget av sterke ettervirkninger av pandemien samt geopolitisk uro. Styret ønsker med dette å takke alle ansatte, og samarbeidspartnere, for solid innsats gjennom nok et utfordrende år for luftfarten og Avinor.

Oslo, 28. mars 2023
Styret i Avinor AS



Anne Carine Tanum
Styrets leder


Ola H. Strand
Nestleder


Rolf G. Roverud


Inger-Lise Strøm


Linda Bernander Silseth


Bjørn Tore Mikkelsen


Heidi Anette Sørum


Olav Aadal


Abraham Foss
Konsernsjef



3. 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 også å 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.

I Avinors konsernstrategi for perioden 2022-2025 setter selskapet en tydelig ambisjon om å være en aktiv pådriver for bærekraftig luftfart. I det ligger at Avinor skal vektlegge klima- og bærekraftmål i beslutningene våre, samt tilrettelegge for at norsk luftfart når målet

om å være fossilfri innen 2050. Avinors egne operasjoner skal drives fossilfritt i 2030.

3.1 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.

Hovedområdene i Avinors konsernstrategi for perioden 2022-2025 er som følger:

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

Som en del av strategiarbeidet ble det også 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.

3.2 INTERESSENTDIALOG

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 tilbringer-tjeneste.

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.

3.3 FIRE HOVEDOMRÅDER I ARBEIDET MED BÆREKRAFT

Avinor har identifisert fire hovedområder som prioriteres i arbeidet med bærekraft:

- Oppfylle samfunnsoppdraget: Sikre hele Norge gode luftfartstjenester på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte
- Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart
- Attraktiv arbeidsplass med rett kompetanse og godt arbeidsmiljø
- Sikre bærekraftig økonomi og ansvarlig forretningsførsel

3.4 RAPPORTERING AV BÆREKRAFT

Avinor skal følge 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). Regnskapsloven §3-3c ligger til grunn. Avinor skal også rapportere i henhold til Åpenhetsloven innen fristen 30. juni 2023. Se kapittel 8 for nærmere beskrivelse av hvordan Avinor jobber med aktsomhetsvurderinger og møter nye og økte krav til oversikt over negativ påvirkning og brudd på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i egen leverandørkjede.

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. Se kapittel 9, Mål og resultater bærekraft 2022, for sammenheng mellom Avinors mål og resultater og relevante FN-mål.

Loven om bærekraftig finans som gjennomfører EUs taksonomiforordning og offentliggjøringsforordning i norsk rett, trådte i kraft fra 1. januar 2023. EU-taksonomien som det vises til, er et klassifiseringssystem for bærekraftig økonomisk aktivitet som skal legge til rette for at finansmarkedene kanalisere kapital til bærekraftige aktiviteter og prosjekter. Rapportering etter taksonomien er ikke et krav for norske selskaper for regnskapsåret 2022, men vil være lovpålagt fra og med regnskapsåret 2023. Avinor gjennomførte i 2021 en første kartlegging av hvilke av selskapets økonomiske aktiviteter som er omfattet av taksonomien, og har i 2022 jobbet videre med problemstillingen. I 2023 vil Avinor blant annet gjennomføre en alignment assessment og utarbeide finansielle indikatorer. I 2023 vil Avinor også videreføre forberedelsene til rapportering etter CSRD-direktivet (Corporate Sustainability Reporting Directive), gjeldende fra 2024, og andre nye krav og forventninger til bærekraftrapportering.

Avinors klimaregnskap finnes som vedlegg bakerst i rapporten, etter regnskap og noter.





4. Avinor binder Norge sammen og Norge sammen med verden gjennom bærekraftig luftfart

Avinor sikrer finansiering, drift og utvikling av et nettverk av 43 små og store lufthavner i hele landet. Sikker og stabil drift er grunnlaget for Avinors virksomhet. Samtidig prioriterer konsernet viktige initiativ for å sikre en bærekraftig utvikling av norsk luftfart. Dette skjer i nært samarbeid med flyselskapene og øvrige partnere. Dette er luftfartens største utfordring i årene fremover nasjonalt og globalt og Avinor ser det som en viktig del av samfunnsoppdraget å være en aktiv pådriver på klimaområdet.

Norsk luftfart ble i likhet med hele den internasjonale luftfartsbransjen hardt rammet av pandemien. Både lufthavner, flyselskaper og øvrige aktører i verdikjeden ble brått stilt i en meget vanskelig situasjon. I Norge var det tidlig i april 2020 kun 8 % igjen av innlandstrafikken og 1 % av utenlandstrafikken. Staten gjennomførte en rekke støttetiltak for å avhjelpe næringen gjennom driftstilskudd til lufthavner, rutekjøp for å opprettholde et minimums rutetilbud, avgiftslettelse og kreditttilgang for flyselskapene. Dette har vært viktige bidrag for norsk luftfart gjennom den verste krisen i næringens historie. Samspillet mellom Avinor, flyselskapene, helsemyndigheter, politi, toll og andre involverte under pandemien, viser tydelig hvor samfunnskritisk et velfungerende luftfartssystem er for Norge.

En robust og bærekraftig finansiering av Avinors virksomhet er en forutsetning. Ikke kun for å drifte og utvikle eksisterende infrastruktur, men for å bidra aktivt i det grønne skiftet og til utviklingen av bærekraftig luftmobilitet i fremtiden. For Avinor er derfor gjenetablering av selskapets finansielle soliditet og selvfinansieringsevne en overordnet forutsetning for de veivalg som er tatt i selskapets konsernstrategi for 2022 – 2025. I selskapets langsiktige målbilde ligger tydelige ambisjoner om at teknologi, innovasjon, samarbeid og partnerskap skal sikre at Avinor bidrar aktivt til bærekraftig vekst og verdiskaping i hele landet. Konsernets tydelige engasjement som aktiv pådriver på klimaområdet videreføres med samme styrke.

Regjeringens tydelige tillit til Avinormodellen i Hurdalsplattformen (regjeringsplattformen) er viktig og konsernet jobber aktivt for at modellens styrke og robusthet reelt understøttes av selskapets rammebetingelser. Stortingsmelding om Nasjonal luftfartsstrategi og den pågående utredningen av fremtidig kapasitet og behov ved Norges hovedflyplass Oslo lufthavn er derfor viktige prosesser med stor betydning for Avinor. Oslo lufthavns betydning som nasjonalt trafikknutepunkt både for flyruter til inn- og utland må stå sentralt i en slik utredning. Dette vil være viktig både for effektiviteten i det samlede reisetilbudet i landet

og for å styrke hovedflyplassens bidrag til finansieringen av hele nettverket av lufthavner i årene fremover.

Avinors overordnede strategi for de neste fem årene baserer seg på et utfordringsbilde i stadig bevegelse. Flere utviklingstrekk har allerede forsterket seg etter at strategien ble vedtatt, særlig ved en stadig mer anspent sikkerhetspolitisk situasjon, alvorlig energikrise og betydelig usikkerhet i internasjonal og norsk økonomi. Samtidig er klimakrisen fortsatt vår tids største utfordring og må ikke tape verken oppmerksomhet eller innsats. Norsk luftfart er avhengig av at teknologi, marked og politikk trekker i samme retning for å nå målet om fossilfri luftfart i 2050. Et av Avinors hovedbudskap inn mot Samferdselsdepartementet er derfor at Regjeringen må sette tydelige mål for utvikling og innføring av utslippsreducerende teknologier i norsk luftfart. Dette er også signaler inn i NTP.

4.1 AVINORS KONSERNSTRATEGI 2022-2025

Høsten 2021 og frem til mars 2022 gjennomførte konsernet en omfattende strategiprosess for å sette strategisk retning for Avinor frem mot 2025. I prosessen ble det lagt stor vekt på å etablere et solid kunnskapsgrunnlag basert på innsikt i og forståelse for markedet og hele luftfartens økosystem. Mange av driverne og trendene var kjent også før pandemien, men ble forsterket av krisen.

Gjennom analyser av en rekke globale trender og drivkrefter ble følgende fem overordnede markedstrender vurdert til å ha størst påvirkning på luftfartsindustrien i årene fremover:

- Usikkerhet rundt etterspørsel, knyttet til langvarige konsekvenser av pandemien
- Endringer i reisemønstre og forbrukeradferd
- Knutepunktutvikling på og rundt lufthavner
- Digitalisering og teknologisk utvikling
- Klima og bærekraft

Selv om de fleste restriksjonene som ble innført under pandemien har blitt redusert eller fjernet helt i mange deler av verden, er luftfarten som næring fortsatt rammet av pandemien. Dette skyldes at trafikken fortsatt ikke er tilbake til nivået før pandemien, næringens evne til dimensjonering av tilbudet har vært utfordrende, særlig på grunn av mangel på personell, og muligheten for nye smittebølger skaper usikkerhet for etterspørselen fremover. Det er usikkert hvorvidt endringer i passasjerenes kommersielle atferd vil føre til varige endringer i etterspørsel.

Utvikling av norsk luftfart og Avinor i årene fremover:

På bakgrunn av de viktigste driverne og trendene som trolig vil påvirke luftfartsbransjen sterkest i årene fremover, har vi tro på følgende:

Samfunnsoppdraget

Luftfart og Avinors nettverk av lufthavner vil fortsette å spille en samfunnskritisk rolle.

Passasjerbildet

Pandemien, teknologi og hensynet til bærekraft vil ha stor effekt på reisemønstre, passasjerer og passasjeradferd, hvilket vil kunne minske og endre det eksisterende inntektsgrunnlaget

Utvikling i flytransportkjeden

Lavkostmodellen og nye forretningsmodeller vil ta en større andel av markedet, hvilket vil kreve mer fleksibilitet og kostnadseffektivitet av lufthavnene

Bærekraftig utvikling

Luftfarten vil møte store utfordringer. All verdiskapning må være bærekraftig for å beholde «license to operate» og EUs klima- og bærekraftsmål vil bli et viktig element i alle beslutninger i luftfartssektoren.

Teknologi, innovasjon og kompetanse

Teknologi, innovasjon og riktig kompetanse vil være nødvendig i alle interne og eksterne prosesser for å opprettholde robust drift og skape kommersielle muligheter og varige kostnadsreduksjoner

Ny luftmobilitet

Tradisjonell luftfart vil endres markant av nye flyteknologier (f.eks. droner og eVTOLs) som krever en mer automatisert luftromsstyring og et desentralisert nettverk av landingsplasser.

Den seneste utviklingen innenfor transportsektoren generelt og luftfarten spesielt, underbygger disse vurderingene. Samtidig øker fokuset sterkt på samfunnsikkerhet, beredskap og energikrise fremover.

4.1.1 Strategiske ambisjoner

Avinors strategiske retning for de neste fem årene vises gjennom seks uttalte ambisjoner. Disse er styrende for konsernets prioriteringer:

- Prioritere sikker og stabil drift med en risikobasert tilnærming
- Være en aktiv pådriver for bærekraftig luftfart
- Være teknologidrevet og effektive i alle ledd av organisasjonen
- Være kundedrevet og innovative gjennom partnerskap med andre
- Være en attraktiv arbeidsplass med rett kompetanse og et godt arbeidsmiljø
- Være finansielt robust med riktig kostnadsbase i fremtiden

Samlet og vurdert i lys av trendene og ulike scenarier, underbygges konsernets strategiske ambisjoner av konsernets strategiske mål, strategiske initiativer og prosjekter som skal sikre at vi når målene. Strategien beskriver hvilken retning selskapet ønsker å bevege seg i og hva som må prioriteres for å få det til. Bærekraftig utvikling, utvikling på inntektsområdet og optimalisering av kostnadene er tydelige og nødvendige satsingsområder. Initiativer innenfor teknologi, organisasjon, kompetanse og kultur er de viktigste virkemidlene for å sikre at strategien realiseres.

Strategien setter dermed ikke mål på alle ansvarsområder. Ambisjonen om at *sikker og stabil drift med en risikobasert tilnærming* skal prioriteres, er en grunnleggende og integrert del av virksomheten som strategien som sådan ikke identifiserer spesifikke tiltak for. Det samme gjelder ambisjonen om å være kundedrevet og innovativ i partnerskap med andre, en ambisjon som viderefører Avinors sterke kundefokus i alle deler av verdikjeden og en sterk tro på at samarbeid og forpliktende partnerskap med næringsliv, regioner og nasjonale og internasjonale FoU- og innovasjonsmiljøer er avgjørende for å lykkes.

Implementeringen av strategien og styringen av de ulike strategiske initiativene og prosjektenes måloppnåelse skjer gjennom et nyetablert programkontor hvor også Avinors totale porteføljestyring og strategiske risikostyring er organisert. Dette skal sikre en helhetlig og kontinuerlig strategisk virksomhetsstyring og bidra til at konsernet er fleksibelt nok til å tilpasse mål og strategisk styring i tråd med utfordringsbildet.

4.1.2 Flere politiske prosesser vil påvirke oppnåelse av strategiske mål

Det pågår flere viktige prosesser på departementsnivå som har stor betydning for Avinors rammebetingelser og dermed hvorvidt vi lykkes med å nå de strategiske målene. Stortingsmelding om nasjonal luftfartsstrategi og etablering av et uavhengig utvalg for vurdering av en fremtidig tredje rullebane på Oslo lufthavn, prosesser som vil kunne få stor betydning for selskapets fremtidige rammebetingelser.

Videre er også Nasjonal transportplan (NTP) 2025 - 2036 viktig, særlig med de politiske premisene og føringene som nå legges til grunn med større vekt på utvikling og implementering av virkemidler for å nå de transportpolitiske målene, og for å løse felles utfordringer i transportsystemet. Samfunnsikkerhet, overgangsrisiko og tilgang til energi, endringer i etterspørsel og økonomisk handlingsrom er felles utfordringer som aktørene møter enkeltvis og som del av transportsystemet. I lys av det utfordringsbildet vi ser nå, er NTP en svært viktig arena for tverrsektorielt

samarbeid og koordinering. Avinor deltar aktivt i NTP-prosessen, og departementets bestilling av deloppdrag om tilrettelegging av infrastruktur for null- og lavutslippsfly er et oppdrag som passer svært godt inn under Avinors strategiske satsninger på klima- og bærekraftsområdet.

Når det ikke lenger utformes en egen stortingsmelding om Avinors virksomhet, øker betydningen av disse politiske prosessene. Avinor har analyse- og utredningsressurser på flere nivåer i selskapet og legger vekt på å utvikle denne kompetansen slik at konsernet kan bidra med faglige utredninger og analyser med høy kvalitet til Samferdselsdepartementet.

Klimatiltak i luftfarten har høy tiltakskostnad og luftfart er en næring med lave marginer og sterk internasjonal konkurranse. Hele luftfartens økosystem vil bli påvirket og prosessene har lang tidshorison. Som en konsekvens av pandemien vil hele bransjen på kort og mellomlang sikt være preget av svært dårlig økonomi og dermed ha utilstrekkelig finansiell kapasitet til å jobbe langsiktig. Det er derfor behov for et partnerskap med myndighetene for å realisere overgangen til fossilfri luftfart. Et eksempel på et land som er i ferd med å få på plass et slikt partnerskap er Danmark der regjeringen nylig har foreslått å finansiere innfasing av bærekraftig flydrivstoff med en passasjeravgift.

Forventet investeringsbehov er høyt og politiske virkemidler og tiltak blir avgjørende for å lykkes.

I dag er luftfart omfattet av CO₂-avgift, EUs kvotehandelssystem, flypassasjeravgift og ICAOs internasjonale kvotehandelssystem CORSIA. Statens samlede årlige inntekter fra de klimarelaterte avgiftene er ikke ubetydelig (over 2,5 mrd. kr i 2019). I tillegg kommer avgiftene til Avinors drift av infrastrukturen på bakken og i luftrommet. Avgiftene knyttet til luftfarten kan fungere som insitament for å påvirke utviklingen, men må vurderes i en helhet der også investeringsstøtte, FOT-rutene og andre virkemidler inkluderes.

Avinor mener at Regjeringen må sette tydelige mål for utvikling og innfasing av utslipps-reducerende teknologier i norsk luftfart. Det bør signaliseres langsiktige, forpliktende og kraftfulle virkemiddelpakker for teknologiutvikling, investeringsstøtte og avgiftslettelser for å bidra til at luftfarten når klimamålsettingene.

Avinor ønsker å bidra med kompetanse og innsikt i luftfartens økosystem til å få dette etablert. I svar på Samferdselsdepartementets utredningsoppdrag i forbindelse med NTP 2025 - 2036 om tilpasning av lufthavnene til fremtidige null- og lavutslippsfly og ny luftmobilitet, har Avinor gjort rede for den teknologiske utviklingen innenfor luftfarten, infrastrukturbehovet som denne fører med seg, og synliggjøre behov for tiltak og virkemidler for å understøtte denne utviklingen.



4.1.3 Avinors strategiske satsingsområder fra 2022 – 2025

Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart

Det er bred enighet om at Norge er avhengig av luftfart. Samtidig er global oppvarming en av vår tids aller største utfordringer. Luftfarten må som alle andre sektorer gjennomføre tiltak for å redusere klimagassutslippene, samt tilpasse drift og infrastruktur til klimaendringene som kommer. Reduksjon av klimagassutslipp har derfor fått særlig prioritet i konsernstrategien, både utslipp fra egen drift, men også fra flytrafikken. Avinors satsing for å redusere egne utslipp inngår i satsningsområdet fossilfri drift, mens reduksjon av utslipp fra luftfarten som helhet inngår i satsningsområdene «Nye energibærere for morgendagens flyflåte» og «Bærekraftig flydrivstoff (SAF)». Avinor er dessuten opptatt av å ivareta en rekke andre miljøforhold. Våre aktiviteter på disse områdene er nærmere omtalt i kapittelet "Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart"

Finansiell robust med riktig kostnadsbase i fremtiden

Gjennom en ambisiøs inntektsagenda og en videreføring og videreutvikling av tydelig kostnadsfokus gjennom målbar tiltak, skal konsernets finansielle robusthet gjenopprettes og fremtidig økonomisk handlingsrom sikres. Det er avgjørende å gjeninnhente inntekter innenfor eksisterende forretningsområder og samtidig satse på nye områder som peker seg ut med et kommersielt potensial. Avinor vil arbeide kundedrevet og innovativt gjennom partnerskap med andre for å nå dette målet. For konsernet innebærer dette at vi søker partnerskap med aktører som kan hjelpe oss med å løse samfunnsoppdraget mest mulig effektivt og å innfri Avinors strategiske ambisjoner.

Utvikling av inntektsgrunnlaget

Avinor er selvfinansierende gjennom de to hovedinntektskildene trafikkinntekter gjennom brukavgifter og kommersielle inntekter fra aktiviteter i tilknytning til lufthavnene. Konsernstrategien skal sikre en gjeninnhenting og videreutvikling av selskapets inntektsgrunnlag for å bygge opp under en bærekraftig finansiering av samfunnsoppdraget.

En stor andel av Avinors trafikkinntekter påvirkes av forhold utenfor konsernets kontroll som endringer i geopolitiske forhold, flyselskapenes ruteoppsett og etterspørselen etter flyreiser. Den strategiske ambisjonen på dette området er derfor å bygge opp under den mer langsiktige utviklingen av inntektsgrunnlaget gjennom områder som ruteutvikling, bruk av data og ny teknologi samt å skape nye inntekter gjennom knutepunktutvikling og posisjonering ved utviklingen av ny luftmobilitet (droner og eVTOLs).

Øke eksisterende inntekter

Ruteutvikling og logistikkvirksomhet

Avinor jobber tett med flyselskaper og ulike interessenter for å utvikle et godt tilpasset rutetilbud fra alle selskapets lufthavner i samsvar med samfunnets behov. Et godt tilpasset rutetilbud som skaper tilgjengelighet til hele landet er bærebjelken i samfunnsoppdraget, og en forutsetning for et robust inntektsgrunnlag som gjør det mulig å løse samfunnsoppdraget på en effektiv og fremtidsrettet måte. I et tynt befolket land med mange lufthavner har mange lufthavner et svakt markedsgrunnlag. For disse lufthavnene er god tilgjengelighet derfor i stor grad knyttet til gode forbindelser til Oslo lufthavn og muligheten til å reise videre derfra til endelig bestemmelsessted.

For alle regioner vil et godt rutetilbud på Oslo lufthavn være en viktig forutsetning for god tilgjengelighet. Det er viktig med nok kapasitet til nye ruter innenlands og til å utvikle et sterkt internasjonalt rutetilbud fra landets hovedflyplass.

De store volumene for innkommende flyfrakt til Norden går i dag utenom Avinors lufthavner. En årsak til dette er at Norge mangler infrastruktur på lufthavnene som muliggjør konsolidering av innkommende vareflyt, som ville bidra til å balansere våre store eksportvolum. Under pandemien posisjonerte imidlertid Oslo lufthavn seg som en av de ledende lufthavnene for flyfrakt i Nord-Europa. På bakgrunn av innsiktsarbeidet mener Avinor at det er et utnyttet inntekspotensial i fraktsegmentet og som del av konsernstrategien er ambisjonen å videreutvikle segmentet som del av ruteutviklingsarbeidet. Spesielt på interkontinentale ruter er frakt en sentral del av flyselskapenes rutelønnsomhet og bidrar til at nye ruter kan etableres med et lavere passasjergrunnlag. Ved å legge til rette for å kombinere frakt og passasjerer, sikres god ressursutnyttelse for flyselskapene. For Avinor handler derfor flyfrakt særlig om tre forhold:

1. Legge til rette for at flyfrakt blir et attraktivt transporttilbud for norsk næringsliv
2. Sikre tilgang til flyfrakt som transportform for landet generelt i en verdenssituasjon med sårbar global vareforsyning
3. Stimulere til et økt rutetilbud i den internasjonale konkurransen mellom lufthavner ved at gods fraktes i lasterommet på passasjerfly eller rene fraktfly, for å styrke landets tilgjengelighet til verdensmarkedene

Datadrevet kundeinnsikt

Flyselskapene, kommersielle aktører på lufthavnene og Avinor har hver for seg store mengder verdifulle data. Dataene skaper potensial for mer datadrevet kundeinnsikt, til fordel både for Avinor, flyselskapene og de kommersielle aktørene på lufthavnene, og Avinor skal realisere dette potensialet. Avinor har stor tro på at datadrevet drift og utvikling vil gi grunnlag for innsikt og prediksjoner om kundene som kan benyttes for bedre beslutningstaking operasjonelt og kommersielt, både i egen virksomhet og for aktørene i lufthavnens økosystem. Dypere kundeinnsikt gjør det mulig å forbedre kundeopplevelsen og grunnlag for økte kommersielle inntekter på sikt.

Det er etablert en prediksjonsplattform som allerede sommeren 2022 har gitt resultater i form av bedre prediksjon i forbindelse med dimensjonering av vaktplaner. Videre er en plattform for nye dataprodukter under etablering.

Utvikling av nye inntekter

Aktiv knutepunktutvikling av eksisterende eiendom og arealer gjennom partnerskap

Lufthavner er knutepunkt i lufttransportkjeden for passasjerer og gods, og knutepunkt i transportsystemet, med koblinger til vei og jernbane. Knutepunktfunksjonen skaper aktivitet og gir muligheter for å utvikle lønnsomme kommersielle tilbud på og rundt lufthavnene. Avinors eiendom og arealer er i tillegg til være en forutsetning for driften også en viktig inntektskilde for konsernet. Inntektene kommer i fra utleie av kommersielle arealer i lufthavn-terminalene samt utleie av hotell- og parkeringseiendommer.



I samsvar med konsernets finansieringsmodell anser Avinor disse inntektene som kritiske for lufthavndriften, og overskuddet bidrar til finansiering av ulønnsomme lufthavner. Som del av konsernstrategien skal Avinor utvikle knutepunkts-funksjonen og arealene i tilknytning til lufthavnene for å bygge opp under et robust inntektsgrunnlag for konsernet.

For Avinor som eier og forvalter av samfunnskritisk infrastruktur er det strategisk viktig å ha kontroll på arealer tett opp til lufthavnene for å kunne styre den langsiktige utviklingen av lufthavnene, både med hensyn til kapasitetsbehov, nye energibærere og ny luftmobilitet, og for å møte samfunns behov for et godt tilpasset rutetilbud. En langsiktig utvikling av knutepunktene krever derfor at Avinor tar et helhetsansvar for planlegging og utvikling av felles infrastruktur i partnerskap med offentlige og private aktører som kan bidra til å realisere konsernets strategiske mål.

Ny luftmobilitet

Lufthavnene utgjør knutepunkt som knytter sammen mobilitetsmarkeder på ulike nivå. Ny luftmobilitet vil ha andre krav til infrastruktur enn tradisjonell luftfart, spesielt grunnet nye energibærere, men også på grunn av mindre farkoster og nye operasjonsmønstre. Det ventes derfor en fremvekst av landingsplasser tilknyttet byer, lufthavner og andre knutepunkter. Uavhengig av hvor landingsplassene lokaliseres vil Avinor spille en rolle i opprettelsen eller driften av disse. I partnerskap med relevante aktører vil Avinor vurdere muligheten for å etablere landingsplasser, eller såkalte «Vertiports», for eVTOLs i tilknytning til eksisterende lufthavnstruktur, for eksempel som del av en knutepunktutvikling. Frem til nå har bruken av droner i Norge først og fremst vært

knyttet til fritidsbruk og enkle inspeksjoner. Teknisk, operativ og regulatorisk utvikling knyttet til droner og eVTOLs går raskt, og bruk av mindre droner hos kommersielle aktører er nå et faktum. Etterspørselen etter mer avanserte operasjoner med droner i luftrommet er sterkt økende. I Avinor er det aktuelt med bruk av droner til effektivisering av driftsoppgaver på lufthavnene.

Avinors infrastruktur og tjenester er i dag tilpasset de tradisjonelle formene for luftfart. Ny luftmobilitet utfordrer de etablerte systemene og vil kreve endringer i infrastruktur og tjenester for å kunne nå sitt potensiale som transportform. Det betyr en annen organisering av luftrommet og andre flysikringstjenester for å kunne operere sikkert i forhold til tradisjonelle luftfartøy.

Den økende bruken av droner, herunder uautorisert bruk, kan medføre en sikkerhetsrisiko og driftsforstyrrelser for tradisjonell luftfart. Avinor vil anskaffe, implementere og drifte systemer for detektering av droner i nærheten av lufthavnene. Avinor deltar i et internasjonalt samarbeid for å utvikle systemer for håndtering av uautorisert dronebruk. For å ivareta sikkerheten og utløse potensialet som ligger i ny luftmobilitet må trafikkstyring i luftrommet etableres. Avinor utvikler og implementerer et system for luftromsstyring og på lang sikt integrasjon mot dagens luftromsstyring for bemannet luftfart.

Det er fastsatt EU-regler for et digitalt system for «felles informasjonstjenester» (CIS/Common Information System) som skal dekke alt som foregår i luftrommet med droner. Denne tjenesten bør anses som nasjonal infrastruktur som utøves av en aktør som ivaretar nasjonale interesser.

Det er Samferdselsdepartementet som utpeker nasjonal tjenesteyter på dette området. Avinor har nødvendig erfaring og kompetanse for å ta ansvaret for utøvelse av CIS i norsk luftrom og bør utpekes som nasjonal tjenesteyter.

Avinor legger til grunn at tjenesteutøvelse med tilhørende investeringer og driftskostnader må dekkes av brukerne i form av avgifter og/eller kommersielle vilkår. Det må etableres et regelverk som understøtter bærekraftige forretningsmodeller og sikrer rask utvikling og innovasjon.

Avinor har kontakt med internasjonale aktører som på bakgrunn av vår teknologiske infrastruktur og vår evne til å legge forholdene til rette for operasjonalisering av nye konsepter og teknologi, er interessert i etablering i Norge. Likeledes anses Norge som et svært aktuelt marked for ny luftmobilitet på bakgrunn av spredt bosetning, topografiske forhold og kostnadskrevenne samferdsel.

Basert på samfunnsoppdraget og det ansvaret selskapet har for å drifte og utvikle bakke-infrastrukturen for sivil luftfart og flysikringstjenester inkludert luftromsstyring for sivil og militære sektor, vil Avinor ta en sentral rolle for å tilrettelegge for ny luftmobilitet. Inntekspotensialet er begrenset i den innledende fasen, men vi forventer at dette markedet i fremtiden vil kunne generere både avgiftsinntekter og kommersielle inntekter.

Optimering av kostnadsbasen

Avinor skal være selvfinansierende og gi eier en akseptabel avkastning på investert kapital samtidig som avgiftsnivået holdes på et konkurransedyktig nivå. Som del av konsernstrategien er det etablert et program for å realisere varige kostnadsreduksjoner fremover for å sikre et finansielt robust Avinor med riktig kostnadsbase i fremtiden. En forutsetning for programmet er at det skal bygge videre på pågående arbeid som ble igangsatt i Lønnsomt Avinor under pandemien samt å kartlegge ytterligere tiltak. Målet er å optimere kostnadsbasen for å bygge opp under økonomisk bæreevne for Avinor samt å skape handlingsrom for gjennomføring av nye strategiske tiltak.

Effektivisering av driften har stått høyt på Avinors agenda de siste 5-10 årene, og det er realisert kostnadsreduksjoner gjennom kontinuerlig forbedring og effektivisering. Analysearbeidet for å optimere operasjonell drift viser så langt at det finnes potensiale for å effektivisere opp mot 100 mill. kr i større og mindre tiltak både på lufthavnene, innen flysikringstjenesten, innen innkjøp/anskaffelser og innen stab-, støtte- og matrisefunksjoner. Avinor ser et særlig potensial for kostnadseffektivisering innenfor digitalisering og automatisering.

Erfaringen fra kostnadsprogrammet Lønnsomt Avinor i 2020 og 2021, viser at konsernet evner å ta ned kostnadene betraktelig over en kortere periode, men en rekke av disse reduksjonene er av midlertidig art da de er relatert til volum, eller medfølger konsekvenser med tanke på f.eks. vedlikeholdsetterslep dersom det holdes igjen over tid.

Avinor har et bevisst forhold til effektiv drift og at konsernet har gjennomført flere til dels omfattende tiltak for å forbedre lønnsomheten i selskapet over de siste årene. Deres vurdering er at Avinor ikke står tilbake for andre virksomheter med tilsvarende størrelse og kompleksitet på dette området.

Avinors analyser viser at tiltakene som vil gi størst effekt fremover, utover ovennevnte 100 mill. kr, avhenger av mer strukturelle grep og teknologisk utvikling. Disse er mer tidkrevende og kompliserte å gjennomføre. En rekke av tiltakene ligger også utenfor Avinors egen kontroll å beslutte. Avinor har blant annet, som følge av konsesjonsbestemmelser og regulatoriske forhold, en høy andel faste kostnader som i liten grad varierer med endringer i trafikkvolum og kapasitetsutnyttelse.

Utover dette har konsernet identifisert et mulighetsrom innenfor tre utvalgte områder hvor det er behov for mer strukturelle endringer for å realisere potensialet. Innsikts- og analysearbeid er i gang knyttet til potensial, muligheter og barrierer for disse områdene og nye områder vil kontinuerlig vurderes. Ytterligere kostnadsreduksjoner vil kreve investeringer og samhandling med Samferdselsdepartementet som eier og regulator i forhold til vurderinger av konsernets gjeldende rammebetingelser. Følgende tre områder analyseres:

1. Utvikling av endrede driftsmodeller og/eller nye partnerskap – drevet av teknologi

Digitalisering og automatisering gjør det mulig å utføre funksjoner og oppgaver på mer ressurseffektive måter. Ett av tiltakene konsernet har identifisert og igangsatt på bakgrunn av disse analysene er samarbeidsprosjektet Fremtidens kortbanenett i partnerskap med Widerøe Flyselskap. Prosjektet ble startet i august 2022 og vil pågå gjennom hele 2023.

Prosjektet skal teste ut nye og fremtidsrettede måter å levere tjenester og prosesser til luftfarten via kortbanenettet. Dagens operasjoner på Avinors mindre lufthavner kjennetegnes av manuelle prosesser og har i begrenset grad utviklet seg siden etableringen av kortbanenettverket. Dagens driftsmodell omfatter en rekke aktører som hver for seg har relativt begrenset omfang avhengig av antall flybevegelser og passasjerer. I hovedsak er det tre hovedaktører som leverer tjenester til flyselskapene; a) lufthavnoperatør, b) leverandører av bakketjenester og c) leverandør av sikkerhetskontrolltjeneste. Til sist består lufthavnene av mye infrastruktur, og hver for seg har de en omfattende portefølje av utstyr og rullende materiell, hvor bruken er sesong- og trafikkavhengig.

Fremtidens målbylde synliggjør nye muligheter og prosesser som skal sikre bærekraft og tydeliggjøre hvordan vi utnytter vårt unike nettverk av kompetanse og kapasitet.

Formålet med samarbeidsprosjektet er å gjennomføre et pilotprosjekt med test av nye og endrede operative konsepter for kortbanenettet gjennom utnyttelse av teknologi og innovative prosesser i tråd med fremtidens behov på tvers av dagens prosesser og aktører. Prosjektet omfatter tre hovedprosessområder på lufthavn; passasjertjenester, flysidetjenester og lufttrafikkjenester.

Prosjektet skal gjennom innsikt og pilotering sikre helhetlige, effektive og bærekraftige prosesser for luftfarten. Utnyttelse av teknologiske løsninger står sentralt og vil utforskes og utnyttes blant annet innenfor fjernstyring, automatisering og autonomi.

Det forutsettes at samarbeidet ikke fortrenger Avinor sitt ansvar for å ivareta:

- Likebehandlingsprinsippet overfor aktører slik det kommer frem av konsesjoner, Avinors vedtekter, anskaffelsesregelverk m.m.
- Eierskap for sentraliserte infrastrukturer (jf. §2-1 og §3-8 i Forskrift om lufthavnrelaterte tjenester)

Prosjektet kan medføre strukturelle endringsbehov med avhengigheter til eksterne aktører. Derfor vurderes deltakelse fra aktørene på kortbanenettet og konkret samarbeid med et flyselskap som avgjørende suksessfaktor for å få innsikt, teste ut nye muligheter og skape grunnlag for nødvendige strukturelle endringer fremover. Fremtidig forretnings- og driftsmodell skal bidra til positive effekter og resultater fra prosjektet og gi lavere kostnader samlet for luftfarten og kortbanenettet.

2. Servicenivå, kritikalitet og definisjon av basisleveranser

Det arbeides med definisjon av service- og tjenestenivå per lufthavnkonsept (gruppering av sammenliknbare lufthavner), inkludert kritikalitet og oppetid på infrastruktur.

3. Risikobasert tilnærming til regelverk

Det er etablert dialog mellom Luftfartstilsynet og Avinor for å få bedre innsikt i hvordan kvantitative og kvalitative risikomodeller og -metoder kan benyttes i vurderingen av hvordan regelverket oppfylles og mulige alternative måter å tilfredsstille kravene på.

Teknologidrevet og effektiv i alle ledd av organisasjonen

Avinor har IT og teknologi som understøtter virksomhetsområdene, i tillegg til fellessystemer for kontorstøtte og administrative funksjoner. Historisk har systemene i Avinor utviklet seg i takt med virksomheten og de behov som har oppstått. I tillegg blir ulike former for teknologi anskaffet i større infrastrukturprosjekter.

Betydelige forskjeller i størrelse, organisering og bemanning på Avinors lufthavner, fordrer dyp innsikt og forståelse for ulikhetene for å realisere effektive digitale løsninger på tvers av lufthavnnettverket. Teknologi spiller en viktig rolle som driver for bærekraftig drift av Avinor og for å løse oppgavene mest mulig effektivt.

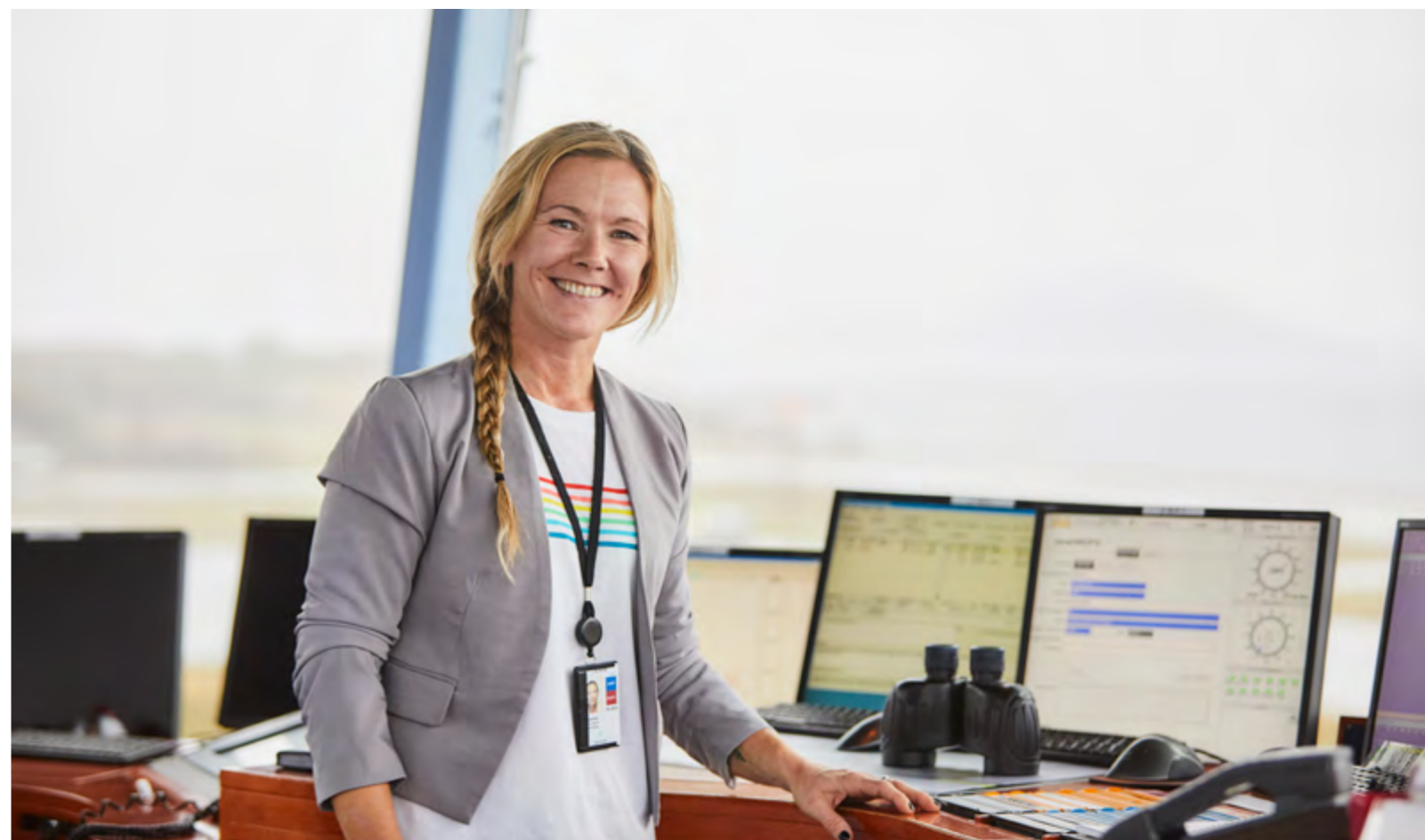
Selv om Avinor er anerkjent for å ligge langt fremme teknologisk på enkelte områder, er det fortsatt et betydelig potensial for ytterligere automatisering, digitalisering og effektivisering.

For å sette ambisjonsnivå og retning for teknologi som en strategisk komponent og en muliggjørere for virksomhetsstrategien, er det utarbeidet et felles teknologisk målbylde for selskapet. Målbylde bygger på tre fokusområder understøttet av digitale byggeklosser som skal være et virkemiddel for å bygge opp under driften og de strategiske satsningsområdene til selskapet:

1. Smarte lufthavner og lufthavnnettverk

Avinor skal ved bruk av data, automatisering og fremvoksende teknologi drifte lufthavnene mer effektivt og utvikle inntektsgrunnlaget. Smart Lufthavndrift har en rekke bruksområder og brukstilfeller som øker effektiviteten av prosesser under lufthavndrift. Smart Lufthavndrift handler om å etablere standardisert datafangst i styrte prosesser fra start til slutt for å skape et digitalt fundament.

Fundamentet vil kunne utnyttes innenfor ulike bruksområder, som økende grad av intelligent drift og vedlikehold av bygg og infrastruktur. Det gjør det også mulig å integrere fjernstyrte operasjoner, autonome enheter og datadeling/samhandling med eksterne samarbeidspartnere. Autonome kjøretøy, sensorer og droner er blant de teknologiske løsningene som kan bygge opp under mer kostnadseffektiv drift gjennom nettverkseffekter og stordriftsfordeler.



2. Fremtidens luftromskontroll

Innen «Fremtidens Luftromskontroll» er vi inne i en stor digitalisering som følge av Single European Sky. Avinor har flere arbeidsstrømmer for å skifte ut våre kjernesystemer for underveis-, innflygingskontroll- og tårntjenester. Norge bidrar til effektivisering i det Europeiske nettverket gjennom økt omfang av datadeling. Gjennom partnerskap i iTEC16-alliansen er vi sikret økt takt i opptak av ny teknologi som følge av forskning og utvikling i SESAR JU.

Vi vil i fremtiden ha mer automatisert støtte til utøvelse av lufttrafikk-tjenesten. Datadeling mellom bakke/luft og systemer på bakken vil legge grunnlaget for digitaliseringen. Avinor har fokus på integrering av nye brukere, som droner, i luftrommet og teknologi er viktig for å muliggjøre dette.

3. Effektive konserntjenester

Det vil utvikles mer effektive og skalerbare konserntjenester for å forenkle oppgavene og legge til rette for mer brukerorienterte beslutningsprosesser. Avinor kan i større utstrekning anvende standardiserte løsninger og grensesnitt på definerte områder. Det vil kreve en aktiv tilnærming til dataintegrasjon, tjenesteorientering og digitale prosesser. Videreutvikling av Avinors digitale kapabiliteter er derfor viktig for å skape nye digitale løsninger på tvers av prosesser. Det etableres en dataplattform som omfatter de fleste av dagens forretningsområder, og skal legge til rette for effektiv utnyttelse av data i hele Avinor.

Datasikkerhet er en del av konsernets totale sikkerhet og bygger på grundig kjennskap til og forståelse av de risikofaktorer som selskapet til enhver tid står overfor. Avinor arbeider aktivt med ulike leverandører, myndighetsorganer, andre virksomheter med kritisk infrastruktur med formål om å være så godt rustet som mulig i et komplekst trusselbilde.

Attraktiv arbeidsplass med rett kompetanse og et godt arbeidsmiljø

Luftfarten er i kontinuerlig endring og Avinor må utvikle seg i takt med dette. Konsernets måloppnåelse er avhengig av godt lederskap og kompetente medarbeidere. Dette stiller store krav til utvikling av mennesker og organisasjon. Avinor skal bygge en fleksibel organisasjon som har evne til å løse komplekse problemstillinger på tvers av organisasjonen. Organisasjonen skal kjennetegnes av medarbeidere med høyt engasjement i et trygt og godt arbeidsmiljø. Det legges stor vekt på et godt og konstruktivt samarbeid mellom fagforeningene og arbeidsgiver.

Konsernstrategien legger vekt på utvikling og forsterking av organisasjonen med fokus på kultur, kapasitet, kompetanseoppbygging og resultatbasert ledelse. Det er planlagt omfattende satsning på strategisk kompetanseutvikling, leder- og medarbeiderutvikling og resultatbasert ledelse. Vi har tydeliggjort forventninger til ledere- og medarbeidere, og vil følge dette opp med program for målrettet lederutvikling.

Se kapittel 6 for mer detaljert beskrivelse av hvordan Avinor jobber med organisasjon, kompetanse og kultur.

4.1.4 Strategisk risiko

Avinor vurderer kontinuerlig de overordnede risikoer som selskapet står overfor. Disse er både eksterne forhold knyttet til utvikling i marked og politikk nasjonalt og internasjonalt,

og interne forhold som organisasjonens endrings- og gjennomføringsevne. Følgende risikoer er identifisert som viktigst i planperioden:

- Inntektssvikt som følge av vedvarende effekt etter pandemien, økt klimabevissthet, endret forbrukeratferd og prisstigning.
- Ekstra pålagte kostnader som følge av nye lufthavner, overtakelse av Forsvarets anlegg, opprydding av PFAS mm.
- Manglende båndlegging av areal for 3. rullebane kan medføre at Avinor blir «bygget inne» på Gardermoen og at fremtidig flytrafikk på Oslo lufthavn ikke kan betjenes på en tilfredsstillende måte.
- Alvorlige cyberangrep og terroranslag kan medføre at hele eller deler av luftrommet stenges som følge av at kritisk IT-støttetjeneste er utilgjengelig.
- Teknologisk transformasjon kan måtte utsettes som følge av et krevende arbeidsmarked for teknologi og IT.

Gjenoppretting og etablering av normal drift etter pandemien kan bli ekstra utfordrende i det økonomiske og geopolitiske klimaet vi ser nå. Høy prisstigning innen bygg og anlegg kan medføre betydelige merkostnader utover det som er beregnet i forprosjektene. I en allerede anstrengt økonomi for Avinor kan dette medføre utsettelse av nye prosjekter og vedlikehold på infrastruktur.

4.2 PORTEFØLJESTYRING OG STØRRE INVESTERINGER

Avinor har over lang tid arbeidet med utviklingen av portefølje- og prosjektstyring i selskapet. Formålet med porteføljestyring er å sikre at konsernet prioriterer de prosjektene som best støtter opp om Avinors målsetninger og samfunnsoppdrag, og at det legges til rette for effektiv prosjektgjennomføring og høy gevinstrealisering. Som del av konsernstrategien og kostnadsprogrammet styrkes arbeidet med porteføljestyring med mål om å redusere kapital- og driftsutgifter, og å optimalisere porteføljen innenfor Avinors finansielle handlingsrom.

Avinor fått i oppdrag å bygge ny lufthavn i henholdsvis Bodø og Mo i Rana. Disse to prosjektene er nærmere gjort rede for nedenfor.

4.3 AVINORS PORTEFØLJE

Konsernets portefølje er svært variert, med hensyn til rasjonale for gjennomføring, prosjektens størrelse og kompleksitet. I sum utgjør gjeldende portefølje av prosjekter ca. 15 mrd. kr. Det gjennomføres investeringer for å sikre drift av virksomheten (reinvesteringer), løse myndighetspålegg og -krav, samt for å bidra til realisering av konsernets strategiske ambisjoner og til å dekke fremtidige behov innenfor kjernevirksomheten.

Investeringsporteføljen er kraftig prioritert og prosjektbehovet for 2022 er på ca. 3,5 mrd. kr. Gjennom løpende porteføljestyring vurderes utsettelser eller justering av omfang av investeringsprosjekter for å redusere risikoen for at prosjektpådraget i 2022 vil overstige konsernrammen. Dette inkluderer også vedlikeholds-investeringer i kritisk infrastruktur.

I 2022 var vedlikeholds-investeringene redusert til ca. 50 prosent av historisk nivå for tredje året på rad og utgjør i sum ca. 650 mill. kr.

Avinor er en stor infrastruktur-eier med 1,2 mill. kvm bygg, 8 mill. kvm flyoperative baneanlegg i tillegg til driftskritisk utstyr innen grupper som rullende materiell, elektro, vann/avløp, sikkerhetsutstyr og IT-tekniske anlegg. Planen for 2022 representerer utsatt vedlikehold i nivå 800 mill. kr på tvers av delporteføljer/fag. Avinor bygger med dette opp et stadig økende vedlikeholds-etterslep med risiko for driftsforstyrrelser, mangelfull regularitet og punktlighet. Dette kan i verste fall gjøre det nødvendig å redusere trafikk eller stenge en lufthavn.

Som del av konsernstrategien har Avinor opprettet en teknologiportefølje, som inngår som del av selskapets totale prosjektportefølje. Bakgrunnen for dette er at teknologi, som en sentral strategisk muliggjør, inngår i stadig større andel av konsernets totale prosjekter. Helhetlig og samlet porteføljestyring av teknologi skal sikre at behovsinns spill som inneholder teknologi vurderes tidlig i behov- og prioriteringsprosessen, for derigjennom å sikre at alternative teknologiske, fremtidsrettede muligheter vurderes.

4.4 BYUTVIKLING OG NY LUFTHAVN I BODØ

Flytting av Bodø lufthavn vil frigjøre areal til byutvikling. Målet med prosjektet er å bidra til en positiv byutvikling og styrke den regionale utviklingen. Den nye lufthavnen skal finansieres av staten, Avinor og gjennom et lokalt bidrag.

Avinor har i desember 2022 fattet utbyggingsvedtak for den nye lufthavnen. Kostnadsrammen for Avinors utbyggingsprosjekt er 7,2 milliarder 2022-kroner uten kjøp av arealer og uten finansieringskostnader. Avinor skal bidra med 2,6 milliarder kroner. Resten skal finansieres av staten og lokale midler. I tillegg kommer også andre følgekostnader for statlige og private aktører.

Stortinget vedtok kostnadsrammen for ny lufthavn i Statsbudsjettet 2022, jf. Innst. 13 S (2021–2022). Stortinget har også vedtatt finansieringsplan og fordeling av kostnadsrisikoen for den nye lufthavnen. Det er besluttet at projektrisikoen mellom P50 og P85 skal deles likt mellom staten og Avinor.

Med unntak av forberedende arbeid, kan ikke bygging av den nye lufthavnen starte før finansieringen er godkjent av EFTAs overvåkingsorgan (ESA). Det kan heller ikke utbetales offentlig støtte før godkjenningen fra ESA foreligger. Samferdselsdepartementet er i dialog med ESA om saken og en godkjenning vil trolig foreligge i løpet av 2023.

Det er forventet at den nye lufthavnen vil stå ferdig i 2029/30.

4.5 NY LUFTHAVN I MO I RANA

Våren 2020 fikk Avinor i oppdrag å bygge ny lufthavn i Mo i Rana. Stortinget har bevilget en kostnadsramme på 3,3 mrd. kr (2020-kroner) for å gjennomføre prosjektet. Det må etableres prinsipper for å indeksregulere kostnads- og styringsramme til riktig prisnivå. Det er inngått en samarbeidsavtale mellom Rana Kommune, Polarsirkelen Lufthavnutvikling og Avinor, som sikrer et lokalt bidrag til finansieringen av prosjektet. Den statlige finansielle støtten til prosjektet ble godkjent av ESA 18 i juni 2022.

Det er etablert en kontraktstrategi som tilsier at Avinor vil inngå en totalentreprise for hovedoppdraget, som skal gjennomføres i et samspill. Avinor har inngått kontrakt med entreprenør for hovedoppdraget. Samspillfasen startet høsten 2022. Forberedende arbeider i marken startet i august 2022 og innebefatter blant annet anleggelse av utslippsledning til Ranaelva.

4.6 FOU OG INNOVASJON

Forskning, utvikling og innovasjon er viktige virkemidler innenfor mange av Avinors strategiske prosjekter. Avinor deltar både på nasjonale og europeiske arenaer i samarbeid med oppstartsselskaper og -miljøer, akademia, forsknings- og utdanningsinstitusjoner og offentlige og private virksomheter. Innovasjon er ikke bare nyskaping, men også verdiskapning. Vi er opptatt av å utnytte ressursene på best mulig måte, finne gode og effektive løsninger som bidrar til sikker, stabil og effektiv drift.

For at Avinor skal kunne være en pådriver i klima- og bærekraft-arbeidet, er denne type strategisk samarbeid og partnerskap avgjørende. Basert på den samarbeidsavtalen konsernet har inngått med SINTEF, er Avinor nå partnere i det EU-finansierte prosjektet TULIPS som skal demonstrere lavutslippsteknologier på europeiske lufthavner. Videre har Avinor sammen med Luftfartstilsynet, SINTEF og Norsk Industri etablert Grønt luftfartsprogram.

Programmet skal bidra til utvikling og sikker integrering av null- og lavutslippsteknologi og til at regulatoriske forhold blir ivare tatt fra en tidlig fase. En avtale med Startuplab21 gir muligheter for gründere til å teste nye innovative løsninger. Avinor deltar også i nettverk knyttet til NTNU, fakultet for informasjonsteknologi og elektronikk.

Avinor har vært med i EUs FoU-program SESAR under Single European Sky (SES) siden 2009 både på flysikrings- og lufthavnprosjekter.

4.6.1 TULIPS

Avinor deltar i perioden 2022–2025 i det EU-finansierte prosjektet TULIPS for grønn omstilling av lufthavner og luftfarten. Prosjektet er ledet av Amsterdam lufthavn Schiphol. Arbeidet i prosjektet foregår i tett samarbeid med Sintef, og Avinors engasjement i prosjektet er i hovedsak knyttet til bærekraftig flydrivstoff (der Avinor leder deler av arbeidet), sirkulærøkonomi, samt forberedelser og tilrettelegging for null- og lavutslippsfly (lading og hydrogen).

4.6.2 AVIATE

Avinor er, sammen med SAS og Telenor, involvert i prosjektet AVIATE (Aviation in a low-carbon society) som brukerpartnere. Det femårige prosjektet (2020–24) ledes av CICERO og er finansiert av Norges forskningsråd. Prosjektet skal blant annet undersøke hva som driver framtidig etterspørsel etter flyreiser, og se på et bredt sett med virkemidler og tiltak som kan redusere klimapåvirkningen. Videre skal prosjektet presentere de første anslagene for klimaeffekten av kondensstriper fra flyvninger i Norge og revidere og tilpasse eksisterende scenarier for å utvikle mer detaljerte og mer realistiske utslippsscenarioer for luftfart.

4.6.3 Bio4Fuels

Avinor er partner i Bio4Fuels, et Forskningscenter for miljøvennlig energi (FME) basert på NMBU, ledet av Sintef. Senteret er bredt sammensatt av aktører som jobber for biodrivstoffproduksjon i Norge, og bringer sammen forskning og industri i en flerårig satsing finansiert av Forskningsrådet. Avinor deltar også som representant for luftfarten i et antall konkrete forsknings- og utviklingsprosjekter knyttet til bærekraftig drivstoff og grønn omstilling i luftfarten.

4.6.4 NeX2G

Prosjektet studerer nettbalansering fra store parkeringsanlegg og næringsbygg. Med Oslo lufthavn som case skal prosjektet undersøke om en ved å benytte batteriene i parkerte elbiler som midlertidig energilagere og styring av energikrevende utstyr i næringsbygg, kan bidra til en mer fleksibel og dermed økonomisk energibruk. Prosjektet ledes av NMBU og Avinor er ekstern partner sammen med Statnett, OsloMet, Elvia, og Lyse.

4.6.5 Smart kjemi

Det er inngått et samarbeid med SINTEF, NTNU og meteorologisk institutt, for å finne en mer bærekraftig måte å drive vinterdrift med kjemikalier på. Forskningsprosjektet skal utvikle og pilotere et avansert beslutningsstøttesystem for vinterdrift og bruk av baneavvisningskjemikalier på flyplass. Prosjektet skal utvikle prediksjonsmodeller for mengde kjemikalier og for temperatur på rullebanen. Modellene skal deretter integreres i et helhetlig beslutningsstøttesystem for vinterdrift.

4.6.6 Elnett21

Stavanger lufthavn er nå over 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 elektrifisering utløser. 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. Erfaringene fra Elnett21 skal bidra med kunnskap om elektrifisering til andre lufthavner i konsernet.

4.7 SAMFUNNSPÅLAGTE OPPGAVER

Som en del av samfunnsoppdraget utfører Avinor flere samfunnsplågte oppgaver innenfor lufthavndrift og flysikringstjenester. Blant disse er tjenester til helse og Forsvaret blant de viktigste. Oppgavene innebærer årlige kostnader på omkring 1 mrd.. kr. Oppgavene har stor samfunnsmessig betydning.

4.8 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 lufthavnens prestasjoner og operasjonelle risikobilde. Disse brukes i lokale og sentrale sikkerhets- og kvalitetsmøter og detaljeringnivået i rapportene er tilpasset deretter.

Sikkerhetsarbeidet er knyttet til den strategiske konsernmålsettingen 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.

4.8.1 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 2022 ingen luftfartsulykker med eller uten personskader eller alvorlige luftfartshendelser i norsk luftfart der Avinor medvirket til årsaken.

ULYKKER OG ALVORLIGE LUFTFARTSHENDELSER 2020-2022

	ALVORLIG LUFTFARTSHENDELSE	LUFTFARTSULYKKE U/PERSONSKADER	LUFTFARTSULYKKER M/ PERSONSKADER
2022	0	0	0
2021	0	0	0
2020	0	0	0

Tabell: 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.

4.9 SECURITY

Avinor har videreført pågående oppgradering av røntgenkapasitet for innsjekket bagasje, samt røntgenmaskiner og portaler på de minste lufthavnene. Utskifting til røntgenmaskiner med bedre kapasitet er fremtidsrettet og sikre økt deteksjon av gjenstander, samt gi mulighet til økt effektivisering i fremtiden. Behovet for utskifting kommer av både justeringer i regelverk, teknisk utvikling og slitasje på eksisterende utstyr.

I pågående utviklingsprosjekt, hvor leverandører og Avinor i sammen tester og utvikler generiske kommunikasjonsmetoder mellom forskjellige utstyrsleverandører, har ressursituasjon hos leverandører utfordret ønsket progresjon.

Innen adgangskontroll og områdekontroll er videreutvikling optimalisering av moderne konsept for økt bruk av



helautomatiserte prosesser for utstedelse av adgangskort drevet videre fra i fjor.

Bruk av digitale passersedler og en reduksjon av manuelle prosessstrinn bidrar til større kapasitet til oppfølging om kvalitetskontroll, samt økt ansvarliggjøring av brukerne av digitale passerbevis.

4.10 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.

4.11 DRONER

Avinor-konsernet etablerte et eget droneprogram i 2018. Som del av Avinors reviderte strategi, er droneprogrammet delt inn i følgende områder:

1. Deteksjon av uønskede droner
2. Droner til eget bruk
3. Infrastruktur og passasjertransport med droner
4. Trafikkstyring av luftrommet.

Det overordnede strategiske målet til Droneprogrammet er å skape nye inntekter for Avinor-konsernet. I 2022 ble uautoriserte droner i nærheten av lufthavner og annen kritisk infrastruktur et aktuelt tema, og trafikken ved flere lufthavner ble påvirket av dette i løpet av året. Uautorisert droneflyging 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 brukermiljø, myndigheter og andre tjenesteytere.

Avinor Flysikring AS har et trafikkstyringssystem, «Uncrewed Traffic Management» (UTM), for droner som ble satt i drift i 2020. Bruken av dette systemet øker blant dronebrukere, i tillegg til at det forenkler arbeidet til lufttrafikkjentesten.

I 2022 fortsatte også anskaffelsen av utstyr for dronedeteksjon, og utstyr ble tatt i bruk ved lufthavner rundt om i Norge. 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. Avinor jobber også tett med norske myndigheter om videre regulering og organisering av såkalt lavere luftrom, hvor de fleste droneflyvninger finner sted.

Med forventet økt dronetrafikk til private og profesjonelle formål, ser Avinor viktigheten av at hensiktsmessig regulering kommer på plass så snart som mulig. I 2022 inngikk Avinor også en avtale med Stiftelsen Norsk Luftambulanseløsning for leveranse av data fra

Avinor sitt Ninox Drone-system. Droner er også omtalt under «Ny luftmobilitet» i avsnittet om Avinors strategiske satsingsområder på side 33.

4.12 BEREDSKAP OG KRISEHÅNDTERING

Avinor har i 2022 brukt store ressurser på å håndtere og sikre forståelse omkring situasjonen i Europa og globalt, etter at Russland gikk til krig mot Ukraina i februar 2022. Hovedfokus har vært på leveranser til forvaret i tidlig fase med påfølgende leveranse- og kapasitetsavklaringer. Vi har hatt løpende dialog med Forsvaret, DSB, Eier og andre relevante interessenter, både internt og eksternt. Arbeidet med å holde de relevante interne interessentene oppdatert har hatt høy prioritet. Likeledes har vi arbeidet strukturert med å finne langsiktig løsninger for spesielle enheter. Dette for å sikre at vi leverer og går i takt med de aktørene som har Avinor som del av sin verdikjede.

Det er anskaffet og rullet ut et betydelig antall C-UAS kapasiteter i forbindelse med den nye sikkerhetssituasjonen. Denne satsningen vil ivareta safety-hensyn ved enhetene, men også bidra til å skape et oversiktsbilde over droneproblematikk med fokus på securityperspektivet.

4.13 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.

4.14 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 2022 ingen betydelig avvik (Level 1) i forhold til lover,

forskrifter og Avinors styrende dokumenter som reduserer nivået på eller er en fare for sikkerheten.

4.15 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 Blindeforbundet.

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 assistenttjeneste 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.



5. Avinor Flysikring AS

Avinor Flysikring AS er et heleid datterselskap av Avinor AS og er underlagt reguleringer fra Samferdselsdepartementet. 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. Selskapet har tradisjonelt inndelt sin forretning i følgende hovedområder: underveistjenester, tårntjenester og teknologitjenester. Selskapet har sitt hovedkontor i Oslo, men har tilstedeværelse på enheter i store deler av Norge.

Avinor Flysikring AS hadde ved utløpet av 2022 i overkant av 900 medarbeidere. Avinor Flysikring AS har som mål å være en ledende leverandør av flysikringstjenester, gjennom sikker, stabil og effektiv drift, samt bidra til økt verdiskaping for kunder og samfunn ved å levere etterspurte flysikringstjenester.

5.1 KONKURRANSE

Underveistjenesten blir i hovedsak levert av statlige tjenesteyttere innenfor sine nasjonale luftrom. Avinor Flysikring AS er utpekt leverandør for underveistjenesten i Norge frem til 2024. Innenfor tårn-, innflygings og flynavigasjonstjenester er det 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. De neste årene forventes det ingen konkurranseutsetting av tårn- og teknologitjenester innenfor lufttrafikk-tjenesten. Det arbeides for tiden med en alternativ inntektsmodell for Avinor Flysikring, bl.a. ved inntekter fra eksterne kunder og konserninterne inntekter med morselskapet. I tillegg er det utarbeidet utkast til internetjenesteavtaler for AFIS-tjenesten.

5.2 OMORGANISERING

I 2021 vedtok Avinors konsernledelse å iverksette omorganisering i hele konsernet, inkludert Avinor Flysikring. Vurderingen har bl.a. vært at det er krevende at mor- og datterselskap opererer under forskjellige rammevilkår. Etter flere år med et tydelig etablert skille mellom morselskapet Avinor AS og datterselskapet Avinor Flysikring AS på grunn av innføring av konkurranse for tårntjenestene, ble det vedtatt å styrke Avinormodellen gjennom å fjerne barrierene og knytte selskapene mer sammen igjen.

Dette medførte bl.a. at styret i Flysikring ble omgjort til et internstyre med hovedfokus på økonomisk styring, HR-relaterte problemstillinger og operasjonelle forhold. De fleste generelle administrative funksjonene i Avinor Flysikring AS ble overført til Avinor AS gjennom virksomhetsoverdragelse. I tillegg er det besluttet å samle alle IT- og andre teknologiske fagmiljøer i Avinor Flysikring AS inn i en ny teknologidivisjon i Avinor AS. AFIS-tjenesten (Aeronautical Flight Information Service) ble overført til Avinor Flysikring AS gjennom virksomhetsoverdragelse.

For Avinor Flysikring AS sitt regnskap forventes det ikke å gi vesentlige effekter for total omsetning og totale kostnader i resultatregnskapet. Avinor Flysikrings balanse vil få en vesentlig reduksjon i anleggsmidler og anlegg under utførelse, og lavere balansesum.

5.3 ENDREDE REGULATORISKE RAMMEBETINGELSER FOR LUFTROMMET I EUROPA

EU fremmet høsten 2020 forslag om å endre den regulatoriske rammen for luftrommet i Europa på vesentlige punkter (SES2-regelverket). EUs forslag til regelverksendringer er en strukturell reform med målsetting om å modernisere europeisk luftfart og gjøre den mer effektiv og bærekraftig med opptil 10% utslippsreduksjon. Dette er primært tenkt løst ved utvikling av ny digitalisert teknologi for at europeisk luftfart skal kunne møte fremtidige kapasitetsutfordringer. De regulatoriske kravene er planlagt gjennomført samtidig i Europa og stiller store krav til krevende teknologitjenester og investeringer for den enkelte tjenesteleverandør. EU vurderer som tiltak å overføre myndighet fra nasjonalstaten til felles nettverkssentriske organer for å løse eksisterende kapasitetsutfordringer og hindre unødig fragmentering.

Forslagene kan på sikt få konsekvenser for Avinor Flysikring både regulatorisk og forretningsmessig. Det må påregnes at flyselskapene som følge av Covid-19 pandemien vil ha mer fokus på effektivitet og kostnadskontroll hos de europeiske flysikringsaktørene de neste årene, foran kapasitet. Det er usikkert hvilke konsekvenser Ukraina-krisen vil få for de regulatoriske kravene fremover.



5.4 TEKNOLOGIUTVIKLING

Avinor Flysikring AS er i en fase med omfattende teknologisk fornying, med flere krevende prosjekter som blant annet innføring av fjernstyrte tårn, ny teknologi for underveistjenesten (Future Air Traffic System, FAS) og overvåking av luftrommet. Prosjektene fører til store investeringskostnader og ressursuttak i organisasjonen. Det legges vekt på å sikre gode og effektive prosesser internt, god kostnadskontroll i drift og i prosjektene, samt å ivareta forventninger fra eier og kunder. Styret i Avinor Flysikring AS har i 2022 hatt tett oppfølging av selskapets inntjening, driftskostnader, finansiering og regulatoriske rammer og krav. Pga. krig i Europa og økt digitalisering vil samfunnet kreve at selskapet håndterer økt sårbarhet.

5.4.1 Ny teknologi i underveistjenesten

Avinor Flysikring AS største prosjekt er innføring av ny teknologi i underveistjenesten (FAS) 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 implementeringen; noe som vil forsinke gevinstoppnåelse tilsvarende. Dette, sammen med inntektsbortfallet som følge av trafikknedgangen fører til at Avinor-konsernet fikk mindre økonomiske rammer å investere for.

5.4.2 Fjernstyrte tårn

Avinor AS/Avinor Flysikring AS gjennomfører en betydelig satsing på fjernstyrte tårn, i samarbeid med teknologileverandørene Kongsberg Defense and Aerospace og Indra. Videre utrulling ble gjennomført som planlagt i 2022.

De syv siste lufthavnene forventes å gå over på fjernstyrt tårndrift i løpet av 2023. Høsten 2020 overtok Avinor AS formelt eierskapet til Remote Towers-programmet, inkludert det nye Remote Tower-senteret (RTC) i Bodø.

Avinor Flysikring AS står for driften av lufttrafikk-tjenesten ved RTC. 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 tårntjeneste å gi lavere driftskostnader enn tradisjonell teknologi.

5.5 RAMMEBETINGELSER OG AVGIFTSUTVIKLING FOR UNDERVEISTJENESTEN

5.5.1 Nytt utpekingsvedtak

Avinor Flysikring er utpekt leverandør av underveistjenesten i Norge frem til utløpet av 2024. For bl.a. å sikre forutsigbarhet for ATM-investeringene fremover, vil det bli startet innledende diskusjoner med Samferdselsdepartementet om nærmere innhold og vilkår i nytt utpekingsvedtak for underveistjenesten etter 2024.

5.5.2 Ytelsesplan i RP3

EU-kommisjonens Single European Sky-regelverk, ble i 2009 innført for europeisk luftfart, med bl.a. strengt regulerte krav til underveistjenestens leveranser. Rammebetingelsene for underveistjenesten i form av ny ytelsesplan for referanseperiode 3 (RP3) setter krav til leveranser og inntekter for underveistjenesten i årene 2020-2024. EU-kommisjonen vedtok i 2021 å revidere regelverk, ytelseskra og ytelsesplaner for RP3 som følge av Covid-19 pandemien.

Revidert ytelsesplan for RP3 ble signert av norske myndigheter i november 2021 og formelt godkjent i 2022.

Politiske føringer har større effekt på den nasjonale ytelsesplanen enn tidligere. Samferdselsdepartementet har bl.a. stilt som forutsetning for Avinors driftstilskudd en «nullvekst-ambisjon» for luftfartsavgifter i perioden 2022-2024. For den nasjonale reviderte RP3-prosessen ble det fattet to vedtak med stor betydning for avgiftsnivå for årene framover:

- Politisk vedtak om frys i luftfartsavgiftene fra 2021 til 2022, som også omfattet underveisavgiften. Konsekvensen av vedtaket er at den norske underveisavgiften i 2022 ikke er kostnadsdekkende.
- I de nye tilpasningene i ytelses- og avgiftsforordningen ble det gitt anledning for flysikringstjenesteyterne til å hente inn underdekningen fra bortfallet av underveistrafikken i 2020 og 2021 gjennom økt underveisavgift i senere år.

5.5.3 Avgiftsutvikling i RP4

Neste referanseperiode (RP4) gjelder for årene 2025-2029. Det er en utfordring for selskapet å anslå presist betydning de store investeringene vil kunne få for avgiftsnivået i referanseperiode 4 (RP4). De europeiske myndighetskravene i RP4 låser bl.a. inntektene til den enkelte tjenesteleverandør i perioden. Det er et strengt regelverk for godkjenning av avvik mellom planlagte og faktiske kostnader. Dette innebærer en risiko i en periode hvor Avinor Flysikring gjør store investeringer som selskapet risikerer å ikke få finansiert gjennom avgiftsfastsettelsen. Det er derfor avgjørende å utarbeide en oppdatert og realistisk investeringsplan for hele planperioden og ha tett dialog med eier og regulator.

5.6 RISIKOVURDERINGER

Avinor Flysikring AS sitt hovedmål er sikker og stabil drift. Det er etablert prosedyrer og tiltak for å minimere risiko for ulykker og alvorlige hendelser. I tillegg til operativ risiko, er virksomheten eksponert for finansiell risiko, herunder risiko knyttet til gjennomføring av store og komplekse teknologiprojekter, sikkerhetsrisiko, risiko knyttet til avgiftsutviklingen, klimarisiko, fremtidige rammebetingelser og markedsmessige konsekvenser som følge av pandemi og krig.

Den generelle sikkerhetssituasjonen i selskapet er tilfredsstillende. Fokusområder er samordning av sikkerhets/rapporteringskultur i ny organisasjon, hvor AFIS-tjenesten er inkludert, samt sikre at organisasjonen er tilstrekkelig forberedt på normal trafikk når Covid19-pandemien er over.

Pga. økt digitalisering, vil samfunnet kreve at selskapet håndterer risiko for økt sårbarhet, særlig på cyber security-området, for eksempel cyber-angrep som setter sentral infrastruktur ut av spill, herunder jamming og spoofing mv. Dette har blitt særlig aktualisert ved Russlands krigføring i Ukraina. Forsvarets nasjonale sikkerhetsinteresser vil bli en av de store drivkreftene fremover.

Det må legges til rette for tett samarbeid mellom safety og securitykompetansen i selskapet og god koordinering med Forsvaret.

Selskapets inntekter er eksponert for endringer i flytrafikk og tap av eksisterende kunder. Covid19- pandemien og krigen i Ukraina har ført til usikkerhet knyttet til fremtidig marked- og inntekts-potensial. Dersom krigen i Ukraina blir langvarig, vil det få store finansielle konsekvenser. Avinor Flysikring har lagt til grunn en trafikkprognose hvor man i løpet av 2023-24 er tilbake på 2019-nivå. Det er imidlertid knyttet usikkerhet til fremtidige reisevaner, og innføring av evt. nye reiserestriksjoner. Ytterligere nedstenginger av samfunnet vil kunne påvirke fremtidig inntektsgrunnlag.

Flyselskapers endringer i flyflåte fra større til mindre flytyper) som følge av pandemien vil også kunne påvirke tjenesteleverandørenes fremtidige inntektsgrunnlag negativt. Det må regnes med at Ukraina-krisen vil utgjøre en fremtidig usikkerhetsfaktor og markedsrisiko for selskapet.

En annen aktuell strategisk risiko er selskapets manglende oppfyllelse av myndighetskrav pga. forsinkelse i komplekse teknologiprojekter, så som fremtidig ATM-system, FAS. Det er også knyttet usikkerhet til avgiftsutviklingen og de fremtidige rammebetingelsene for underveistjenesten.



6. Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart



Foto: Ben Marius Lorentzen

Luftfarten påvirker miljøet og naturen lokalt og globalt. Klimagassutslipp fra flytrafikken og lufthavndriften har global påvirkning, mens annen miljøpåvirkning fra lufthavndrift hovedsakelig har lokal effekt. Avinor har konkrete og langsiktige mål for: klima, energi, støy og utslipp til vann og grunn.

For å håndtere miljøutfordringene er god og systematisk miljøstyring viktig. Sentral miljøstyring og operativ drift av lufthavnene er derfor sertifisert etter ISO 14001:2015-standard. I 2022 gjennomførte sertifiseringselskapet RISE (Research Institutes of Sweden) en sertifiseringsrevisjon hvor Avinor ble resertifisert for en ny treårsperiode.

Loven om bærekraftig finans som gjennomfører EUs taksonomiforordning og offentliggjøringsforordning i norsk rett, trådte i kraft fra 1. januar 2023. EU-taksonomien som det vises til, er et klassifiseringssystem for bærekraftig økonomisk aktivitet som skal legge til rette for at finansmarkedene kanalisere kapital til lønnsomme bærekraftige aktiviteter og prosjekter. Rapportering etter taksonomien er ikke et krav for norske selskaper for regnskapsåret 2022, men vil være lovpålagt fra og med regnskapsåret 2023. Avinor gjennomførte i 2021 en første kartlegging av hvilke av selskapets økonomiske aktiviteter som er omfattet av taksonomien, og har i 2022 jobbet videre med problemstillingen. I 2023 vil Avinor blant annet gjennomføre en alignment assessment og utarbeide finansielle indikatorer. I 2023 vil Avinor også videreføre forberedelsene til rapportering etter CSRD-direktivet (Corporate Sustainability Reporting Directive), gjeldende fra 2024, og andre nye krav og forventninger til bærekraftrapportering.

6.1 KLIMA

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

På grunn av klimagassutslippene som allerede har funnet sted, vil klimaet endre seg. Avinor har i 2022 oppdatert en klimarisikoanalyse fra 2014 og jobber systematisk med å tilpasse infrastrukturen til et klima i endring.

6.1.1 Klimagassutslipp fra lufthavndriften
Avinor skal innen utgangen 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 lufthavndriften skal være fossilfri i 2030.

I 2022 var Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndrift på omkring 10 250 tonn CO₂-ekvivalenter. Dette betyr at det har vært en reduksjon i Avinors klimagassutslipp på ca. 35 prosent i 2022, sammenlignet med 2012, og Avinor nådde derved ikke målet om å halvere egne klimagassutslipp. Innfasing av biodiesel og forbudet mot bruk av fossil fyringsolje har ført til en reduksjon i klimagassutslipp på ca 3500 tonn. Forbruk av baneavisingkjemikaier, har imidlertid økt klimagassutslippene i denne 10-års perioden. De største utslippene fra Avinors egen drift kommer fra energiforbruk, forbruk av drivstoff til egne kjøretøy og tjenestereiser. Svalbard lufthavn blir spesielt synlig i Avinors klimaregnskap fordi både fjernvarme og elektrisitet kommer fra kullkraftverket i Longyearbyen. Andre utslippkilder er kjemikalier til baneavising og drivstoff til bruk ved brannøving.

Klima- og energitiltak, herunder ny energiløsning for Svalbard lufthavn og en stortilt elektrifisering av kjøretøyparken i det tyngre segmentet, vil gi en betydelig økning i investeringskostnader for kjøretøy og infrastruktur. Avinor har over 1300 kjøretøy og av disse er det ca 430 kjøretøy i person- og varebilsegmentet og ca 750 store og tunge kjøretøy. Det vil ikke bli mulig å elektrifisere alle Avinors tyngre kjøretøy, fordi nullutslippsteknologi ikke finnes for en stor andel av disse kjøretøyene, slik at innfasing av avansert biodiesel er helt nødvendig for at Avinor skal nå målet om fossilfri drift innen 2030. I og med at det fra 01.01.2023 er kommet et omsetningskrav for ikke-veigående maskiner på 10 %, er det usikkert hvordan dette kommer til å påvirke Avinors mulighet til å nå målet om fossilfri lufthavndrift i 2030. I 2022 var 43 % av all diesel benyttet på Avinors lufthavner avansert biodiesel.

Det er laget en plan for hvordan Avinor skal nå målet om fossilfri lufthavndrift i 2030. Tiltakene som er foreslått i planen skal utredes, vurderes og revideres fortløpende og minimum årlig. Teknologitvillingen har stor betydning for valg av endelig løsning for de ulike utslippkildene, men er også viktig for kostnadene knyttet til de ulike klimatiltakene. Kostnader for klimatiltak synliggjøres i den årlige budsjettprosessen, men også i langtidsinvesteringsplan (LIP). Klimatiltak som er synliggjort i budsjett er for eksempel merkostnad biodiesel, merkostnad nullutslippsteknologi og investeringer knyttet til biogassanlegget på Svalbard.

For å nå målet om fossilfri lufthavndrift i 2030, besluttet Avinor høsten 2022 å etablere et biogassanlegg på Svalbard lufthavn. Ved å installere en container med to til tre mikrogassturbiner, kan Avinor produsere tilstrekkelig elektrisk energi til å dekke forbruket ved lufthavnen på en klimanøytral måte.

Overskuddsvarmen fra turbinene vil bli brukt i tilknytning til eksisterende fjernvarme og dekke oppvarmingsbehovet. Anlegget vil bli knyttet til Longyearbyens strømmnett og fjernvarme slik at klimanøytral overskuddsenergi kan føres tilbake til byen. For at anlegget skal være klimanøytralt må det drives med biogass. Den best egnede løsningen i dette tilfellet er vurdert til å være flytende, containerlevert biogass.

Anlegget vil være det første av sitt slag på Svalbard og sannsynligvis det eneste av denne typen anlegg lokalisert i sammenhengende områder globalt. Anlegget prosjekteres i 2023, og er forventet å være i prøvedrift fra sommeren 2024.

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. I 2022 ble det levert 12 nye brøytebiler til Oslo lufthavn, av typen RS 600. De nye brøytebilene har større ryddebredde, som gjør at Avinor kan rydde banene raskere og redusere antallet biler som blir benyttet. RS 600 bruker 100 % avansert biodiesel. Målet er at brøytingen skal kunne gjennomføres autonomt og mer effektivt i fremtiden, og dermed også redusere tomgangskjøring.

Videre ble det ved hovedflyplassen i løpet av høsten 2022 lånt en elektrisk lastebil fra Scania, for å teste hvordan dette fungerer i daglig drift på lufthavnen. Testen var positiv, og tilbakemeldingene nyttige.

I 2022 ble de 4 parkeringsbussene på Gardermoen elektrifisert. Dette fører til en reduksjon i drivstofforbruk årlig på 140 000 liter diesel.

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.

Bruk av baneavisingkjemikalier (formiat) regnes inn i Avinors klimaregnskap fordi kjemikaliene er laget basert på fossile karbonkilder og det beregnes klimagassutslipp fra nedbrytningen.



Avinor ønsker å fase inn baneavisingkjemikalier laget fra ikke-fossile karbonkilder dersom de kan oppfylle alle andre kvalitetskrav som Avinor har for baneavisingkjemikalier. I dag produseres det ikke fossilfrie baneavisingkjemikalier, derfor vil det i første omgang være viktig for Avinor å få ned bruken av formiat.

Utlegg av formiat er i dag i stor grad erfaringsbasert og brøytepersonell planlegger utlegg ved bruk av ordinære meteorologiske data. Det finnes få konkrete støtteverktøy som kan brukes for å bestemme når og hvor mye kjemikalier som trengs på rullebanen. Airport Carbon Accreditation (ACA) er en bransjeordning som lufthavnoperatører kan akkreditere seg i. 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.

6.1.2 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, og å 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. I 2022 har Avinor igangsatt en ny anskaffelse for å utvide



Foto: Katrine Lunke, Apeland

og forbedre ladetilbudet ved samtlige 43 lufthavner. Dette for å sikre et tilbud tilpasset fremtidens bilpark. Det nye ladetilbudet vil treffe positivt for flere av Avinors bilrelaterte virksomheter som bilutleie, taxi og parkering. I tillegg til dette har Avinor igangsatt et samarbeid med Østlandsregionen for å se på mulige løsninger for alternative energibærere for yngre kjøretøy.

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 2022, 2021 (og 2020) med foregående år, slik det er gjort i foregående årsrapporter.

6.1.3 Klimagassutslipp fra flytrafikken

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

Klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart tilsvarte ifølge Statistisk Sentralbyrå (SSB) i 2021 (siste offisielle tall) 1,6 prosent av samlede innenriks utslipp (0,8 av totalt 48,9 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 2021 0,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Disse utslippene rapporteres årlig av Miljødirektoratet til FNs Klimakonvensjon (UNFCCC).



Foto: Harald Huser, Avinor

KLIMAGASSUTSLIPP FRA SIVIL FLYTRAFIKK I OG FRA NORGE 1990-2021

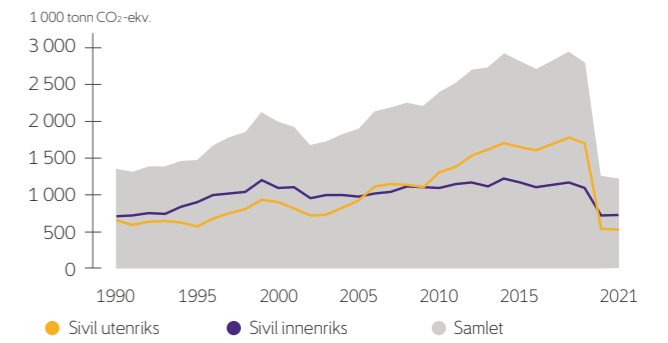


Fig 1: Klimagassutslipp fra sivil flytrafikk i og fra Norge 1990-2021

Samlede klimagassutslipp fra alt jetdrivstoff til sivile formål solgt på norske lufthavner i 2021 (siste offisielle tall) tilsvarte om lag 2,5 prosent av Norges samlede utslipp, i størrelsesorden 1,35 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Både i 2020 og 2021 var det en kraftig reduksjon i både utslippene fra innenriks- og utenrikstrafikken sammenliknet med 2019 og forventede utslipp for 2022, hovedsakelig på grunn av koronapandemien (Figur 1 over).

6.1.4 Energieffektivisering i flyflåten

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 per passasjerkilometer ble mer enn halvert.

6.1.5 Effektivisering i luftrommet

Effektivisering av luftrommet står høyt på Avinors strategiske agenda. Avinor kan gjøre en stor forskjell gjennom å prioritere tiltak i grensesnittet mellom flere stakeholdere, gjennom koordinering og samarbeid. Her er det stort potensiale for reduksjon av drivstofforbruk og dermed klimagassutslipp.

Avinor, Flyselskapene og Luftfartstilsynet jobber kontinuerlig med tiltak i luftrommet som reduserer flyenes drivstofforbruk og klimagassutslipp. Inn- og utflygninger er optimalisert og tilrettelagt for kontinuerlig opp- og nedstigning. Også for 2022 fikk Oslo lufthavn, Gardermoen det beste resultatet i en survey på kontinuerlig nedstigning (CDO- Continuous Descend Operations), basert på data fra Eurocontrol. I mange år Norges hovedflyplass plassert seg helt i tet med hensyn på effektiv trafikkavvikling. Elektroniske hjelpemidler for trafikkavvikling og deling av informasjon (Collaborative Decision Management - CDM) er viktige verktøy som stadig utvikles.

Overgangen fra bakkebasert navigasjon til bruk av satellitt (Performance Based Navigation - PBN) gir kortere og mer direkte ruteføringer, samt mer energieffektive inn- og utflygninger. Avinor besluttet i 2022 at alle Avinors lufthavner skal implementere kurvede innflygninger (RNP-AR), i første omgang på langbaneplassene i løpet av perioden frem til 2028. Dette vil gi betydelig reduksjon av drivstofforbruk og klimagassutslipp. På OSL har det vært kurvede innflygninger i en årrekke. Andelen var i 2022 mellom 5 og 14 % i måneden, som gir et snitt på 9%. Målsettingen er 15%. Norge, Sverige, Danmark, Finland, Latvia og UK (flertallet av Flysikringsorganisasjonene i forretningsalliansen Borealis) har innført Free Route Airspace (FRA). Dette er en luftromsorganisering som gjør at flyselskapene ikke lenger trenger å følge forhåndsdefinerte traseer og kan velge den mest optimale ruten. Potensialet er reduksjon i drivstofforbruk og klimagassutslipp.

Avinor jobber med luftromseffektivisering internasjonalt sammen med blant annet interesseorganisasjonene ACI og CANSO, gjennom forretningsalliansen Borealis, og med Eurocontrol.

6.1.6 Bærekraftig flydrivstoff

Bærekraftig drivstoff ble sertifisert til luftfart i 2009. Bærekraftig flydrivstoff kan produseres enten med biomasse (til biodrivstoff) eller fremstilles fra ikke-biologiske innsatsfaktorer som hydrogen og CO2 (blant annet til såkalt elektrodrivstoff). Selv med fremtidig innfasing av elektrifiserte fly og eventuelt hydrogen som energibærer, er det per i dag ingen kjente alternativer til bærekraftig drivstoff for langdistanse luftfart, og bærekraftig drivstoff har også den fordel at det kan brukes i eksisterende flyflåte og infrastruktur.

Dagens produksjon av bærekraftig flydrivstoff er liten, og alt som brukes i norsk luftfart i dag importeres. Den lave produksjonen har sammenheng med at merkostnaden for bærekraftig

flydrivstoff i forhold til konvensjonelt, fossilt drivstoff er betydelig. Fra januar 2020 har det vært krav om 0,5 prosent biodrivstoff som andel av alt flydrivstoff som omsettes i Norge (med unntak av Forsvaret). Norge var 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 fra 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.

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 den 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».

I 2022 iverksatte Avinor en analyse av potensialet for produksjon av bærekraftig flydrivstoff fra ikke-biologiske kilder i Norge, delfinansiert av Innovasjon Norge. Analysen gjennomføres av DNV, og har som utgangspunktet at regelverket i EU legger opp til betydelig produksjon av bærekraftig flydrivstoff fra ikke-biologiske kilder og at Norge ser ut til å ha et godt utgangspunkt for denne type produksjon, blant annet basert på den høye fornybarandelen i strømmettet. Analysen ser på både grønt og blått hydrogen og CO2 fra punktutslipp, innfangning fra luften (Direct Air Capture – DAC), husholdningsfall og avfallsplast som innsatsfaktorer.

Avinor er i dialog med et økende antall aktører som ser på mulighetene for produksjon av bærekraftig flydrivstoff i Norge, både basert på sidestrømmer fra skogen og med ikke-biologiske innsatsfaktorer. En del av prosjektene har kommet langt i sin planlegging, men det gjenstår endelige investeringsbeslutninger. Et engasjement fra Avinors side for å bidra til økt produksjon er en avtale om forhåndskjøp av bærekraftig flydrivstoff tilsvarende 8 millioner kroner fra det norske selskapet Quantafuel.

Avinor samarbeider med miljøorganisasjoner, industriaktører og forskningsinstitusjoner med henblikk på produksjon av bærekraftig flydrivstoff i Norge. Internasjonalt er Avinor aktiv i EU-prosjektet TULIPS som ledes av Amsterdam lufthavn Schiphol, der Avinor blant annet leder et arbeid som ser hvordan lufthavner kan bidra til å øke bruk og produksjon av bærekraftig flydrivstoff.

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.

6.1.7 Elektrifisering

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 ferdsløp på lufthavnene og selve flytrafikken. Med et allerede etablert marked for korte flyvninger 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 2026, at de første flyrutene kan være elektrifisert fra 2027-28, 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 flyflåte på selskapets lufthavner. Avinor kartla allerede i 2020 dagens og framtidig elkraftkapasitet på selskapets lufthavner. Kartleggingen blir løpende ajourført. I forbindelse med forberedende arbeider til ny Nasjonal Transportplan har Avinor anslått at kostnadene, gitt en rekke forutsetninger, knyttet til ladekapasitet til luftfartøy på Avinors lufthavner frem til 2040 er i størrelsesorden 1,6 milliarder kroner. I 2022 gjennomførte DNV – på oppdrag fra Avinor – en kartlegging av fremtidige hydrogenleveranser til Avinors lufthavner. Analysearbeidet knyttet til hydrogen vil bli videreført og utvidet i 2023.

I 2021 mottok Avinor og Norges luftsportforbund (NLF) en Pipistrel Velis Electro, verdens første typesertifiserte batterielektriske fly. At det er typesertifisert av europeiske

luftfartsmyndigheter betyr at det blant annet kan brukes til pilotopplæring. Flyet drives i et samarbeidsprosjekt mellom Avinor, NLF, SAS, Widerøe og klimastiftelsen ZERO. I 2022 ble det gjennomført en rekke demonstrasjonsflygninger med flyet, og prosjektet vil bli videreført i 2023.

6.1.8 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 tilfredsstillende 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 oppstartselskapet 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.

6.1.9 Avgifter og kvoter

Norsk luftfart er underlagt flere politiske virkemidler som er direkte eller indirekte klimamotiverende, 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. Alle flygninger innenriks i Norge og i EU er omfattet. Flygninger ut av og inn til EU er unntatt. EUs mål er at utslippene i kvotepliktig 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 store deler av 2022 var kvoteprisen på mellom 80 og 90 euro pr tonn. EU forventes å redusere omfanget av tilgjengelige kvoter fram mot 2030 for at målene skal nås. Omfanget av gratiskvoter til luftfart blir sannsynligvis redusert i årene som kommer. EU-kommisjonen har foreslått 25 % reduksjon av gratiskvoter i 2024, økende til 50 % i 2025, 75 % i 2026 og at luftfarten fra 2027 ikke lenger skal tildeles gratiskvoter. Dette vil øke kvoteprisene og på sikt føre til høyere kostnader.

Norge har, som et av få land i verden, valgt å innføre CO₂-avgift på innenriks luftfart. I 2022 utgjorde denne 1,61 kroner per liter jet fuel, eller 631 kroner per tonn CO₂. I henhold til internasjonale avtaler er det ikke anledning til å legge CO₂-avgift på utenrikstrafikken.

I 2016 ble det innført en passasjeravgift på alle avreiste flygninger fra norske lufthavner. Fra juli 2022 ble avgiften gjeninnført etter koronapandemien. I 2022 var den satt til 214 kroner pr passasjer for reiser til destinasjoner utenfor Europa og 80 kroner for reiser i Europa.

I 2020 innførte Norge som første land i verden omsetningskrav for luftfart. Inntil videre er kravet innblanding av 0,5 prosent avansert biodrivstoff. Miljødirektoratet har i begynnelsen av 2023 sendt på høring et forslag om å øke omsetningskravet for avansert biodrivstoff til luftfart fra 0,5 prosent til to prosent. I EU diskuteres det et forslag fra kommisjonen om å innføre et omsetningskrav på 2 prosent fra 2024, økende til 63 prosent i 2050.

På ICAOs generalforsamling (FN-organisasjonen for sivil luftfart) i oktober 2016 ble det enighet om å innføre et kvotesystem for klimagassutslipp fra internasjonal luftfart – CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Mekanismens første fase på seks år startet i 2021 og er frivillig for statene. 107 stater, deriblant Norge, meldte frivillig deltakelse i denne fasen.

6.1.10 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.

Klimatilpasning må gjøres med flere innfallsvinkler. Avinor har med sin omfattende 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 2022 ferdigstilt 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 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 klimapåkjenning. 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 baneavvisingskjemikalier og flyavvisingskjemikalier 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 miljøovervåkningsprogrammene. 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 uakseptabel miljøpåvirkning unngås.

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.



Solcelleanlegget på Sola

Avinor ser nå på hvordan tiltak og informasjon om selskapets arbeid med klimatilpasning skal formidles i fremtiden for å møte nye krav og forventninger.

6.2 ENERGI

Energi er en del av Avinor sin miljøstrategi og for perioden 2019-2025 har Avinor et energimål om å redusere innkjøpt energi til bygg og anlegg fra 261 GWh i 2019 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 sparepotensiale ved å se på hva som kommer av utbygging og hva de kan gjennomføre av tiltak. Hvordan lufthavnene ligger an i henhold til målet følges opp kontinuerlig. Konsernmålet er summen av alle innspill på reduksjon per lufthavn pluss produksjon av fornybar energi på enkelte lufthavner. For å nå målet jobbes det for å øke bevisstheten og kompetansen knyttet til energiarbeid. Dette gjøres gjennom å øke bruken og kompetansen i EOS (Energioppfølgingsystem), arbeide i henhold til energiplanen, identifisere innovative energiløsninger og lønnsomme reinvesteringer.

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 for å oppfylle 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 en overgang fra fossile til elektriske kjøretøy.

Med fokus på innovasjon i valg av energiløsninger er Avinor også med på å utvikle energimarkedet i en mer avansert og renere retning.

På Stavanger lufthavn Sola ble det installert ti dekar med solcellepark på 880 kWp i 2022. Selve produksjonen startet fredag 19. august 2022. Fra åpningen og ut året produserte anlegget omtrent 169 MWh. Batteri til erstatning for diesel reservestrømaggregat er montert og blir tatt i bruk i starten av 2023.

Prosjekt for utvikling av smart styringssystem er startet sammen med Capgemini. Avinor jobber i 2022-23 med et strategisk initiativ der man ser på potensialet for installasjon av storskala bakkemonteerte solcelleanlegg ved tre andre lufthavner, i tillegg til å øke størrelsen på eksisterende anlegg på Sola.

Starten av året 2022 var i likhet med hele 2020 og 2021 preget av koronapandemien. Fokuset på lufthavnene å tilpasse energiforbruket til et lavere aktivitetsnivå. Energiforbruket økte da samfunnet åpnet opp igjen i midten av februar.

I oktober ble det besluttet at Avinor, i likhet med mange andre offentlige og private aktører, skulle redusere normal innnetemperatur med 1-2 grader så langt det lar seg gjøre. Ved å senke temperaturen i terminalen og andre bygg, sparer Oslo lufthavn Gardermoen energi tilsvarende forbruket til rundt 75 eneboliger (1,5 GWh) årlig.

Totalt er energiforbruket til Avinor redusert med 4 prosent fra 2019 til 2022.

6.3 NATURMILJØ

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

Mange av Avinors lufthavner ligger på eller ved områder som fra naturens side er biologisk rike. Dette er blant annet verneområder, sjeldne naturtyper, lakselver 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 slåtemark (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 for å forbedre levevilkår for ville, pollinerende insekter og tiltak mot fremmede og skadelige arter. I 2022 ble registrering av fremmede arter gjort som en integrert del av eksisterende app som brukes for flere typer registreringer relatert i drift og vedlikehold av lufthavnene. Det ble også holdt kurs for lufthavnene i å gjenkjenne og registrere et utvalg arter. Opplæring og registreringer vil fortsette i 2023. Flere lufthavner har i lengre tid jobbet med å begrense og bekjempe forekomster av fremmede, skadelige arter.

6.4 SIRKULÆRØKONOMI/AVFALL

Avinor ønsker å være med i omstillingen til en sirkulær økonomi. 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 må 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 materialer om igjen, utnyttes de samme ressursene flere ganger og minst mulig går tapt.

Avinors miljømål for avfall i perioden 2021-2025 er:

- Zero waste: Lufthavnene skal til sammen halvere mengde usortert avfall fra ordinær drift innen 2025 (basisår 2019),



Oslo lufthavn satte i 2022 opp infoskilt om ville, pollinerende insekter i Parken. Her er det områder som er tilsådd med engfrø for at det skal være trivelig for både folk og humler. Parken ligger rett utenfor terminalen og er tilgjengelig for reisende og andre som vil slappe av i grønne omgivelser.



Stavanger lufthavn har flere naturmangfoldtiltak. Her er "Sola Air Bee'n Bee" - populære boliger for insekter.

Med nullvisjon for usortert avfall i 2030. Med dette mener vi null restavfall – dvs. 100 % til ombruk eller materialgjenvinning (av det som er egnet og/eller mulig å sortere ut).

- Kutt matsvinn: Matsvinnet skal reduseres med 50% per passasjer innen 2030 og 30% innen 2025. (basisår 2019)
- Bygg og anleggsprosjekter: Gjenvinnings- og gjenbruksgrad skal økes. Minimum 70% materialgjenvinning/gjenbruk innen 2025. Det skal gjennomføres et pilotprosjekt for avfallsfritt byggeprosjekt innen 2025. Øke andel ombrukte eller resirkulerte materialer i prosjekt.

Alle lufthavner kildesorterer. I 2022 var kildesorteringsgraden 45%. Da regnes også eksempelvis flyavfall og strøsand som ikke-sortert avfall, dette utgjør omtrent 20% av totalvolumet. Sorteringsgraden ble forbedret fra 50 til 55% i perioden 2019 til 2020, men etter dette har vi sette en nedgang til 49% i 2021 og nå 45% i 2022. Utviklingen går altså i feil retning i forhold til målet.

Hver lufthavn har møte med avfallsselskap minimum årlig for å gjennomgå blant annet sorteringsgrad, tilrettelegging av utstyr og relevante fraksjoner på avfallsrom og andre muligheter for å bedre sorteringsgrad. Sorteringsgraden er generelt lavere på større lufthavner og det er i terminalen inkludert butikker, kiosker og spisesteder som genererer det største volumet av usortert avfall. Det ble derfor i 2022 gjennomført plukkanalyser av avfallet fra terminalene ved Oslo lufthavn og Bergen lufthavn. Resultatene fra dette ble analysert og er grunnlag for tiltak. Oslo lufthavn deltar aktivt i EU-prosjektet TULIPS som ledes av Amsterdam lufthavn Schiphol. En av prosjektets mål er å øke sirkularitet i terminal og byggeprosjekter gjennom å kartlegge

UTVIKLING AV AVFALLSMENGDE FORDELT PÅ HOVEDGRUPPE

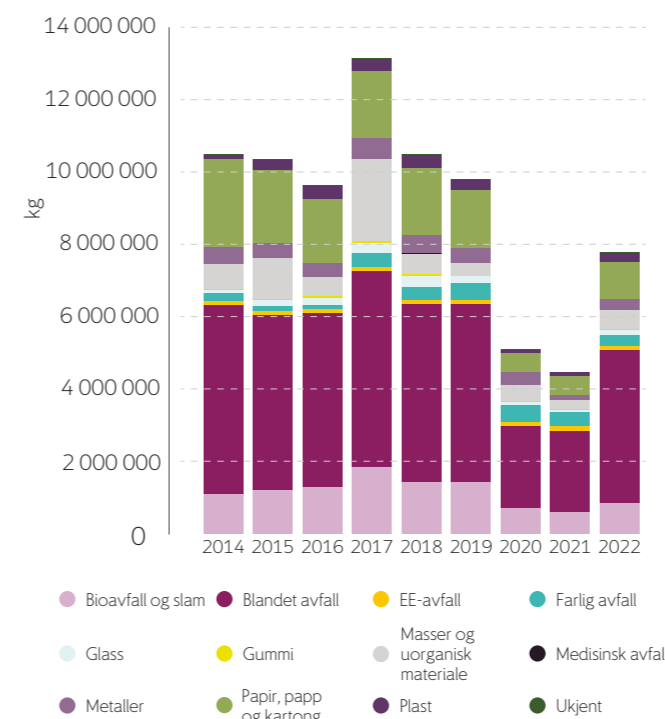


Fig 2: Utvikling i avfallsmengde fra ordinær drift som sum fra alle Avinors lufthavner i perioden 2014 - 2022.

materialstrømmer, miljøbelastning av disse og prioritere, identifisere og demonstrere løsninger som minimerer avfall og øker gjenbruk og kildesortering i terminalene og i byggeprosjekter.

Det var i 2022 totalt 7 740 tonn avfall, herav 351,5 tonn farlig avfall. Av dette ble 27% materialgjenvunnet, 2% biobehandlet, 63% energigjenvunnet og 8% sendt til deponi. Disse tallene gjelder ordinær drift og inkluderer ikke større bygge- eller anleggsprosjekter. Avinor har i dag ikke en samlet rapportering av avfall fra bygg- og anleggsprosjektene. Mengden bygge- og anleggsavfall antas å være betydelig større enn for ordinær drift og også med en annen sammensetning.

Avinor stiller miljøkrav i anskaffelser og i kontrakter. En stor del av mulighetene for avfallsreduksjon, gjenbruk og materialgjenvinning avgjøres allerede ved anskaffelse av produkter og tjenester til lufthavnene. I 2022 ble det inngått en rekke nye kontrakter med partnere for drift av kommersielle areal på lufthavnene, her var miljø en del av tildelingskriteriene.

6.4.1 Matsvinn

Avinor jobber sammen med selskapets kommersielle partnere i terminalen for å redusere matsvinnet. I 2022 ble det gjennomført plukkanalyser for å kartlegge hva som utgjør matavfallet slik at vi kan igangsette målrettede tiltak. Det er satt konkrete krav til tiltak og måling i nye kontrakter da det er produksjon og salg av mat som er den desidert største kilden til matsvinn og der vi vil kunne hente ut effekt av tiltak.

Våre partnere rapporterer at de har tiltak for å forebygge matsvinn blant annet i planlegging av produksjon av mat gjennom dagen. Ett tiltak for å hindre at spisbar mat havner i avfallet er To Good To Go som er etablert på sju lufthavner. I 2022 ble til sammen 16 563 porsjoner mat som ellers ville blitt kastet solgt til redusert pris gjennom denne ordningen. Avinor bruker i dag i mangel av bedre tall matavfall/passasjer som indikator for utvikling av mengde matsvinn. Vi ser en god utvikling med nedgang fra 7,2 gram per passasjer i 2019 til 2,8 gram per passasjer i 2022, midlertid er det usikkerheter rundt godheten av disse tallene og vi jobber med tilgang til bedre tall for matsvinn.

6.4.2 Plastposer

Avinor ønsker å redusere plastposeforbruket og det ble innført betaling for poser i 2019. Avinor er medlem i Handelens miljøfond som støtter prosjekter som reduserer plastforsøpling, øker plastgjenvinning og reduserer forbruk av plastbæreposer. Det ble i 2022 utbetalt 2,8 millioner kroner til Handelens miljøfond fra salget av poser på Avinors lufthavner. Resten av overskuddet fra salg av poser gikk inn i Avinors miljøfond og øremerkes miljøtiltak i regi av Avinor med partnere. Posene produseres med 80% resirkulert plast.

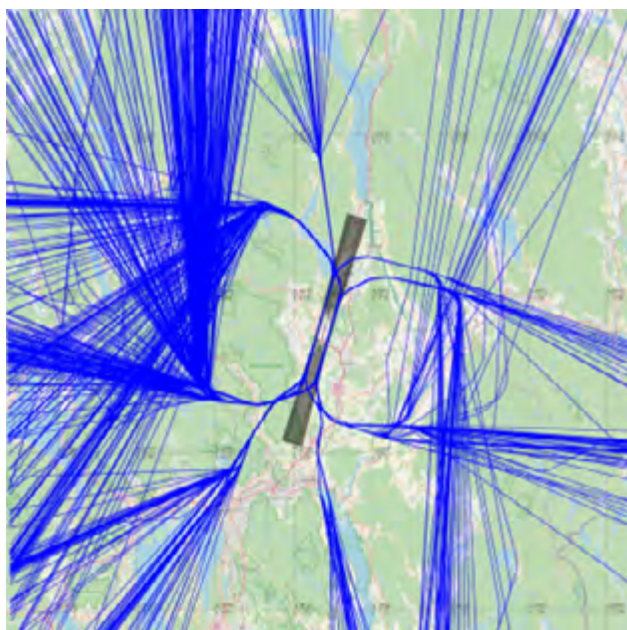
6.5 FLY- OG HELIKOPTERSTØY

Avinor har et miljømål å arbeide aktivt for å begrense støybelastningen (fra fly- og helikoptertrafikk) for bosatte i lufthavnens nærrområder. 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 utflygingsprosedyrer ved lufthavnene som styrer fly og helikoptertrafikken i større grad utenom der mennesker bor, er et av de viktigste tiltakene for å redusere støylastningen. I 2022 er det blitt implementert støyreduerende prosedyrer for helikopter på Stavanger lufthavn, Sola.

På Oslo lufthavn er det etablert et støy- og traseovervåkingsanlegg som brukes til å overvåke at flybevegelsene er i henhold til de fastsatte prosedyrene for lufthavnen, samt støynivåene på enkelte punkter rundt lufthavnen. Lufthavnen har en egen støyforskrift som stiller krav om et slikt anlegg, og at det skal rapporteres resultater hver måned. Resultatene viser at flybevegelsene nå i større grad enn tidligere er i henhold til de fastlagte prosedyrene. Andelen kurvede innflygninger ble 8,9 prosent i 2022.

På lufthavnene i Bergen, Stavanger og Trondheim er det etablert et system for traseovervåking som brukes til å overvåke om flybevegelsene er i henhold til de fastsatte prosedyrene for disse lufthavnene.



Kurvede innflygninger på OSL.

Støytilpassede prosedyrer er viktige tiltak for å redusere påvirkningen støy har på beboerne ved lufthavnene. Traseovervåkingsystemet brukes derfor til å dokumentere om disse tiltakene følges. På grunn av tekniske problemer 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 heller ikke nådd i 2022. Det jobbes i tett samarbeid med leverandøren av systemet med å løse utfordringene.

6.5.1 Nærmere 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.

Månedsrapportene om trafikkutvikling og støynivå som sendes til myndigheter gjøres derfor også tilgjengelig for naboer via Avinors nettsider.

Støy- og traséovervåkingsanlegget registrerer flybevegelser og utfører kontinuerlige støymålinger i lufthavnens nærområde.

Dataene vurderes opp mot gjeldende regelverk for inn- og utflyging for å synliggjøre eventuelle avvik fra forskriften.

Et sammendrag av henvendelsene og hvordan trafikkavviklingen påvirker støysituasjonen ved lufthavnen rapporteres til Luftfartstilsynet i den månedlige rapporten fra støy- og traséovervåkingsanlegget.

6.5.2 Status flystøy 2022

Figur 3 viser utviklingen i flystøy og flytrafikken ved Oslo lufthavn fra 2000 til 2022. For hvert år er det beregnet totalt støytslipp (Lden) fra all registrert trafikk. Deretter er endring i nivå fra år 2000 beregnet for hvert år, og plottet sammen med utviklingen i totaltrafikk.

FLYTRAFIKK OG STØY PÅ OSLO LUFTHAVN

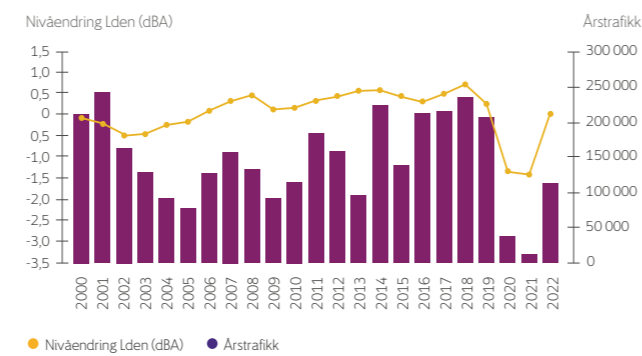


Fig 3: Utvikling i flystøy og flytrafikk ved OSL fra 2000- 2022

Denne framstillingen gir et bilde av støyutviklingen, uavhengig av geografiske områder som berøres. Den samlede flystøybelastningen rundt Oslo lufthavn steg med 2,5 dB fra 2021 til 2022, samtidig som antallet flybevegelser økte med 0,3 prosent. Selv om det var en marginal økning i trafikktallene for 2021, ble støybelastningen lavere. Det skyldes i hovedsak utfasingen av eldre flymodeller og introduksjonen av nye, mer støysvake modeller.

Støynivået for 2022 var 2,7 dB under nivået for år 2000, basert på beregninger for all registrert trafikk. Trafikkøkningen for 2022 var på 2 500 flygninger sammenliknet med trafikken i 2000. Det tilsvarer et stabilt nivå kontra 2000-trafikken. Det betyr igjen at nye, moderne flytyper har mer enn kompensert for endringen i trafikk. I 2016 trådte en revidert støyforskrift, utarbeidet av Luftfartstilsynet, i kraft for Oslo lufthavn.

Formålet med forskriften er å unngå unødige støylastninger i områdene rundt lufthavnen, og samtidig ivareta hensynet til sikkerhet, operative forhold, kapasitet og andre miljøforhold. Forskriften åpner for permanent bruk av kurvet innflyging, som det også ble referert til under avsnittet klimagasutslipp. Traseene er lagt utenom tettbebyggelse. Forskriften angir også en justert utflygingskorridor for utflygninger fra lufthavnens nordøstre hjørne.

Overholdelse av de nye utflygingskorridorene 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 2022 flystøyhendelser fra 123 personer. Innbyggerne i Ullensaker, Eidsvoll og Nannestad står for den største andelen. Det er tilsvarende antallet klager for årene 2020 og 2021 til sammen. Ved Bergen lufthavn, Flesland er det opprettet nye inn- og utflygingstraséer 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
- Traseer 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 i henhold til analyse i GIS. Lufthavnen har med dette organisert trafikken slik at den blir forutsigbar med definerte traséer.

Avinor har utført strategisk støykartlegging ved de tre mest trafikkerte lufthavnene i 2022. Dette er i henhold til et EU-direktiv og skal gjøres hvert femte år. I tillegg er det også utført støykartlegging for tre lufthavner på bakgrunn i kravene i T-1442 «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging». Disse lufthavnene er Stokmarknes, Sandnessjøen og Værøy.



Utbredelse av hørselskadelige støynivåer-

6.5.3 Støy fra F-35 på Evenes

Stortinget vedtok i 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 L_{pASmax} på 115 dBA, som i den

statlige reguleringsplanen anses å kunne være hørselskadelig. De høye støynivåene oppstår i forbindelse med en avgang med F-35 med etterbrenner.

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.

6.6 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 lufthavnene krever bruk av ulike kjemikalier med tilhørende potensielle utslipp. Bruk av avivningskjemikalier er helt nødvendig for å redusere is og snø på fly og rullebane slik at forholdene er i henhold til sikkerhetsreglene. Avrenning og spredning av avivningskjemikalier fra lufthavnens områder kan i midlertidig påvirke naturmiljøets tåleevne og nedbrytningskapasitet. I 2021 ble det europeiske regelverket for vinteroperasjoner endret for å øke sikkerheten og hindre uønskede hendelser på rullebanen. Endringen kan på sikt føre til en økning i bruk av baneavivningskjemikalier på flere av Avinors lufthavner.

I prosjektet SmartKjemi skal Avinor utvikle et system for smartere bruk av avivningskjemikalier på rullebaner. Hensikten er å gjøre det lettere for bakkepersonell å legge ut kjemikalier på riktig tidspunkt og med riktig mengde. Prosjektet er støttet av Norges forskningsråd. Se også kapittelet "Avinor binder Norge sammen og Norge sammen med verden gjennom bærekraftig luftfart".

Alle Avinors lufthavner har gyldige utslippstillatelser i henhold til forurensningsloven som blant annet setter krav til maksimal bruk av kjemikalier til brannøving, fly- og baneavivning.

Avinor har søkt om og mottatt flere reviderte utslippstillatelser de siste årene, blant annet på grunn av økt kjemikalieforbruk, men også på grunn av endrede avrenningsforhold. I 2022 fikk blant annet Harstad/Narvik lufthavn ny utslippstillatelse fra Statsforvalteren.

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 Sogndal 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 negativ, vurderes avbøtende tiltak. På Trondheim lufthavn ble avivningsplattformen fullstendig oppgradert sommeren 2022 etter at det ble målt høye verdier av avivningskjemikalier i et utslippspunkt i Stjørdalselven.

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 å bygge en ny flyavisingsplattform pågår.

Koronapandemien førte til en nedgang i flytrafikken og dermed også den totale bruken av avisingskjemikalier. Dette gjelder både fly- og baneavisingskjemikalier.

I 2022 ser vi derfor en liten oppgang i mengden avisingskjemikalier sammenlignet med forrige sesong (Figur 4 og 5). Dette kan også ha sammenheng med klimaet i nåværende og forrige sesong.

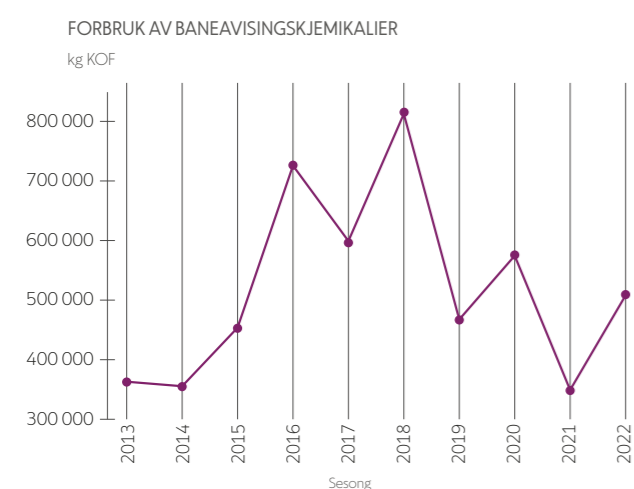


Fig. 4: Forbruk av baneavisingskjemikalier på alle 43 lufthavner

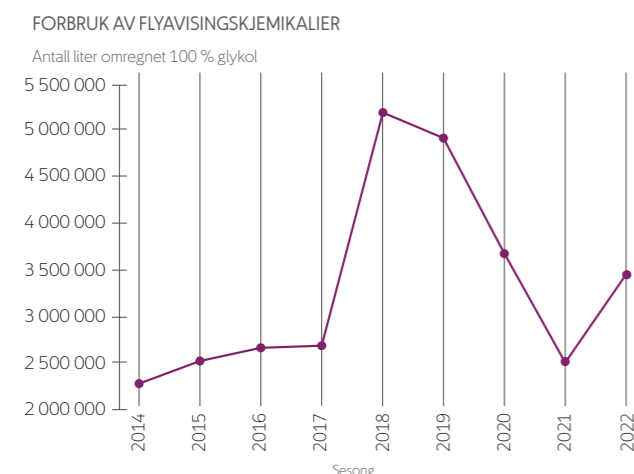


Fig. 5: Forbruk av flyavisingskjemikalier på alle 43 lufthavner, vinter-sesongene 13/14 - 21/22

I løpet av 2022 var det ved Avinors 43 operative lufthavner brudd på vilkår for flyavising ved syv lufthavner (Figur 6). Ingen lufthavner hadde brudd på bruken av baneavisingskjemikalier. Forurensningsmyndighetene er informert om overskridelsene.

I tillegg hadde Oslo lufthavn brudd på sin resipientbaserte utslippstillatelse tre ganger i løpet av 2022. To av dem 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 tredje var en overskridelse av grenseverdien for ukemiddel for alkoholpolyetoksilater i Sogna i november. Alkoholpolyetoksilater er tilsetningsstoff som bl.a. tilsettes avisingskjemikaliet propylenglykol. Det ble ikke påvist alkoholpolyetoksilater i oppfølgende prøve. Det ble ikke påvist brudd på grenseverdiene for avisingskjemikalier på Oslo lufthavn i 2022.

ANTALL LUFTHAVNER MED BRUDD PÅ UTSLIPPSTILLATELSEN

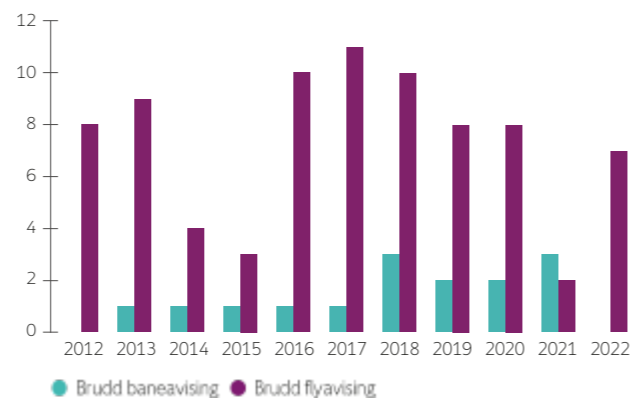


Fig. 6: Antall lufthavner med brudd på vilkår i utslippstillatelsen

I 2022 har Avinor gjennomført større og mindre terrenginngrep på flere lufthavner som også håndterer forurenset grunn. I tillegg er det i 2022 og vil i årene fremover bli igangsatt eller planlagt større byggeprosjekter i områder med grunnforurensning slik som bygging av ny Bodø lufthavn. Håndtering av PFAS-forurensede masser er spesielt kostnadsdrivende i prosjekter, og det søkes å kartlegge slike forurensninger i tidlig prosjektfase, slik at de totale kostnadene i prosjektene tydeliggjøres. 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.

6.7 PFAS

PFAS er en stor gruppe fluorerte stoffer. De er vann-, flekk- og fettavvisende og brukes "overalt". PFAS har blitt brukt i over 50 år i en rekke produkter, blant annet i matvareemballasje, slippbelegg i kjeler og stekepanner, impregneringsmidler for tekstiler, brannslukningsskum, rengjøringsprodukter, kosmetikk, maling, lakk og enkelte typer skismøring. Det er økende bekymring knyttet til PFAS grunnet deres ekstreme persistens, giftighet og tendens til å spres i miljøet og oppkonsentreres i alle levende organismer.

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 brannøvingsfelt, samt andre arealer som tidligere ble benyttet til øvingsaktivitet. Disse forurensningene bidrar fremdeles til at noe PFAS lekker ut i naturen omkring lufthavnene.

Avinor har de siste årene mottatt flere pålegg fra Miljødirektoratet med krav om kartlegging og utarbeidelse av tiltaksplaner, samt gjennomføring av oppryddingstiltak for PFAS-forurensede lokaliteter. Avinor har utført betydelige supplerende undersøkelser og kartlegginger (jord, vann, sediment og biota) ved ti prioriterte lufthavner, samt Svalbard.

Tiltaksplaner for Haugesund, Svalbard, Kirkenes og Stavanger er oversendt Miljødirektoratet, og det jobbes med de øvrige (Alta, Kristiansund, Ålesund, Kristiansand og Tromsø). Det er gjennomført opprydding av et PFAS-forurenset brannøvingsfelt (BØF) ved Harstad/Narvik Evenes i 2021 og to BØF ved Rørvik lufthavn i 2022.

Ved Bergen lufthavn er tiltak gjennomført på et BØF i 2022 og opprydding ved det eldste brannøvingsfeltet skal gjennomføres innen sommeren 2023.

Tiltakene ved lufthavnene nevnt ovenfor innebærer fjerning og transport av over 50 000 m³ PFAS-forurensede masser (dette tilsvarer over 3 300 lastebillass av 15 m³), og er estimert til å

fjerne i overkant av 50 kg PFAS.

På Fagernes lufthavn pågår rensing av vann fra det nedlagte brannøvingsfeltet, og anlegget viser god renseseffekt.

Ved Oslo lufthavn pågår rensing av grunnvann fra PFAS-forurensede områder ved brannøvingsfeltet, og dette fanger opp PFAS som lekker fra dette området og bidrar til å redusere risikoen i nærmiljøet.

I 2022 har anlegget renset 4 116 g PFAS, og totalt siden oppstarten i 2015 har anlegget fjernet 23,41 kg.

Avinor har i 2022 arbeidet med å øke egen kunnskap om nye og relevante tiltaksmetoder for PFAS-forurenset jord og/eller vann. Avinor har som målsetning å kunne ta i bruk andre tiltaksmetoder enn det som frem til nå er benyttet (vannrensing/graving og deponering) slik at oppryddingen kan gjennomføres på en mer kostnadseffektiv måte uten at dette går på bekostning av miljøeffekt.

Ytterligere informasjon om Avinors arbeid knyttet til PFAS forurensning ligger tilgjengelig på Avinors nettsider under «PFOS i fokus».



Nøkkeltall klima og miljø 2017-2022

KLIMAGASSUTSLIPP¹⁾

		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Avinor kontrollerer	tonn CO ₂ -ekv.	16 300	15 780	13 530	9 100	9 000	10 250
Avinor kontrollerer/passasjer	g CO ₂ -ekv./passasjer	308	290	250	437	401	230

ENERGI

		2017	2018	2019	2020 ⁶⁾	2021 ⁷⁾	2022
Elkraft	GWh	245	243	238	205	218	217
Fjernvarme	GWh	25	26	24	21	33	33,7
Oljefyring	GWh	6,0	4,1	2,6	1,7	1,7	1,6
Reservekraft	GWh	0,8	1,0	1,0	1,0	1,2	1,3
Total	GWh	276	274	265	229	254	254

KJØRETØY – DRIVSTOFF OG ANNEN ENERGI

		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Diesel	liter	2 598 254	2 555 823	1 966 264	1 433 316	1 300 000	1 450 000
Bensin	liter	59 460	65 261	60 052	54 175	53 600	49 000
Biodiesel	liter	199 730	320 082	1 253 304	648 739	1 182 290	1 115 300
Elbil	km	58 595	80 368	106 933	137 868	174 772	220 434
Hydrogenbil	km	10 914	7 848	-	-	-	-

AVFALL

		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Sortert avfall (tonn)	tonn	7 542	5 301	5 028	2 618	2 169	3 501
Sortert avfall (tonn)	tonn	5 654	5 086	4 947	2 318	2 258	4 239
Total mengde avfall (tonn)	tonn	13 195	10 387	9 975	4 937	4 427	7 740
Sorteringsgrad (%)	%	57	51	50	53	49	45
Farlig avfall (tonn)	tonn	381	512	624	484	379	352

BRANN- OG HAVARIKJEMIKALIER

		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Jetfuel- A1/Parafin	liter	73 852	55 840	36 155	44 662	51 671	81 461
Diesel Bensin	liter	2 560	5 742	3 029	346	3 434	2 228
Propan	kg	4 064	2 271	1 196	1 166	1 242	1 337
Slukkeskum	liter	25 916	24 398	13 983	14 558	6 702	6 811
Treningskum	liter	1 006	187	285	286	168	155
Treningskum	kg	19 563	18 417	10 933	9 771	8 574	10 041
Teknisk sprit	liter	872	1 502	1 520	891	1 012	1 008
Opptenningsved	kg	3 892	3 400	1 925	3 116	2 075	1 644

AVISINGSKJEMIKALIER

		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Flyavising							
100 % glykol	liter	3 646 921	5 071 245	5 425 837	2 258 505	3 274 425	3 792 604
Baneavising							
Formiat (flytende form) ³⁾	liter	4 313 719	3 549 226	3 238 999	2 654 390	2 935 226	3 134 441
Formiat (fast stoff) ³⁾	kg	742 529	663 503	600 910	161 825	310 171	547 430
Miljøbelastning målt som KOF ⁴⁾	tonn O ₂	731 565	614 005	559 279	382 290	452 919	533 386

ANTALL LH MED BRUDD PÅ VILKÅR FOR FLY- OG BANEAVISING

		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Flyavising	antall	11 ⁵⁾	10 ⁵⁾	8 ⁵⁾	8 ⁵⁾	2	7
Baneavising	antall	1 ⁵⁾	3 ⁵⁾	2 ⁵⁾	2 ⁵⁾	3	0

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 kjemikallet 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.

7. Attraktiv arbeidsplass med rett kompetanse og godt arbeidsmiljø

Ansatte er Avinors viktigste ressurs. Hver dag bidrar våre drøyt 2700 ansatte med sin kompetanse, fleksibilitet og innsats for å binde Norge sammen og Norge til verden.

Avinors adferdsverdier er åpen, ansvarlig handlekraftig og kundeorientert. Dette skal gjennomsyre alt 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) 2022 viser gode resultater på de fleste viktige områder. Det er høy oppslutning om undersøkelsen blant Avinors ansatte og en markert positiv utvikling sammenlignet med 2022

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

Luftfarten er i kontinuerlig endring og Avinor må utvikle seg i takt med dette. Konsernets måloppnåelse er avhengig av godt lederskap og kompetente medarbeidere. Dette stiller store krav til utvikling av mennesker og organisasjon. Avinor skal bygge en fleksibel organisasjon som har evne til å løse komplekse problemstillinger på tvers av organisasjonen. Konsernet skal kjennetegnes av medarbeidere med høyt engasjement i et trygt og godt arbeidsmiljø.

Konsernstrategien legger vekt på utvikling og forsterking av organisasjonen med fokus på kultur, kapasitet, kompetanseoppbygging og styrking av resultatbasert ledelse. I 2022 er det gjennomført en omfattende kartlegging av fremtidens kompetansebehov. Forventninger til ledere- og medarbeidere er tydeliggjort, og vil følges opp i 2023 med målrettet lederutvikling og implementering av medarbeiderskapsmodell. Lederevaluering (people review) og etterfølgerplanlegging er gjennomført på de øverste ledernivåene. Avinor har i 2022 videreført mentorprogrammet rettet mot førstelinjeledere og nye ledere.

Avinor skal være en attraktiv arbeidsgiver, både for de som arbeider hos oss i dag, og for de vi ønsker å trekke til oss. Vi vil tilstrebe å gi utviklingsmuligheter for alle medarbeidere gjennom synlige karriereveier og forutsigbare prestasjonsmål. Det legges til rette for at alle medarbeidere i Avinor skal ha like muligheter for å bruke sin kompetanse og bakgrunn.

7.1 ORGANISERING AV VIRKSOMHETEN

For å optimalisere og effektivisere driften ble det i 2022 gjennomført store organisatoriske endringer av konsernet. Organisasjonsendringene skal understøtte konsernstrategien og er derfor et viktig virkemiddel for å nå virksomhetens mål.

Som en del av organisasjonsendringene ble sammensetningen i konsernledelsen endret, og antallet redusert.

Avinor Flysikring er opprettholdt som et eget aksjeselskap med ansvar for drift av både kontrollerte- og ukontrollerte tårn, innflygingstjenesten og underveistjenesten.

7.2 DEMOGRAFI OG TURNOVER

Avinor har jevnt over lav turnover, spesielt innenfor de operative yrkesgruppene. Innen teknologi, og andre mer konkurranseutsatte yrkesgrupper ser vi derimot en betydelig høyere turnover, særlig blant unge akademikere. Innenfor disse yrkesgruppene er det vanskelig å attrahere og beholde nødvendig kompetanse. Dette skyldes stor konkurranse i arbeidsmarkedet og høye forventninger til arbeidsgiver knyttet til blant annet totalkompensasjon, kompetanse- og karriereutvikling. Det jobbes derfor langsiktig og planmessig for å tilby dette, og på denne måten sikre fremtidens kompetansebehov.

Strategisk kompetansekartlegging- og herunder utvikling av kompetanseplaner for alle deler av Avinor, Synliggjøring av Avinor som en attraktiv arbeidsgiver er vesentlig i denne sammenheng.

Avinor har en snittalder som nærmer seg femti år. I løpet av 10 år vil over 40 prosent av våre medarbeidere nå pensjonsalder. Dette gir oss en unik mulighet til å arbeide med kompetanseveksling, kompetanseutvikling og kompetanseoverføring gjennom konkrete handlingsplaner- og mål per område.



Virkemiddelpakken i forbindelse med frivillig nedbemanning ble videreført i 2022. Flere medarbeidere har i løpet av året benyttet seg av muligheten. Dette er årsverk som ikke erstattes og medfører derfor en varig kostnadsbesparelse for Avinor.

7.3 SAMARBEID MED TILLITSVALGTE

Andelen fagorganiserte er høy i Avinor. Avinor AS og Avinor Flysikring AS har tariffavtaler med sine respektive foreninger. De tillitsvalgte er viktige medspillere for å realisere konsernets mål. Avinor har i 2022 hatt et konstruktivt og godt samarbeid med de tillitsvalgte, både når det gjelder løpende saker, partsarbeid, mer omfattende endringsprosesser og ved gjennomføringen av lønnsoppgjøret.

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.

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.

7.4 VI SKAL VÆRE EN ATTRAKTIV OG LÆRENDE ORGANISASJON

7.4.1 Det satses på 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, er gjennomført.

I 2022 ble det etablert et prosjekt, med sikte på å kartlegge strategisk kompetanse, og behov fremover. Hovedfunnene viser at forretningsforståelse, ledelse, teknologi og bærekraft er viktige kompetanseområder å utvikle. Dette arbeidet vil fortsette i 2023, med tiltak og konkrete aktiviteter for å dekke styrke disse områdene.

Som sikkerhetsorganisasjon er Avinor avhengig av å ha rett kompetanse og oversikt over kompetansebeholdningen til enhver tid. Oppfølgingen er avhengig av god støtte fra konsernets IT-systemer.

Prosessen for kompetansestyling har blitt revidert i 2022, og det er som følge av funnene opprettet en mer robust organisasjon for å ivareta prosessen.

Etter krevende overgang til nye kompetansesystem i 2021 har det blitt gjennomført et omfattende arbeid knyttet til helhetlige systemforbedringer i nåværende systemer gjennom hele 2022. Brukerperspektivet har blitt vektlagt høyt i dette arbeidet. Reviderte systemer vil implementeres i 2023 og det er rekruttert instruktører fra både operativ drift og stab for å gi opplæring i forbindelse med overgang.

Avinor tok imot 4 nye lærlinger i 2022, hvorav to lærlinger i it-drift- faget, én lærling i anleggsmaskinmekanikerfaget i Stavanger og én i Trondheim. Det har totalt vært 9 lærlinger i Avinor i løpet av 2022.

Av disse 9 har 3 stykker bestått sine fagprøver i løpet av året, de øvrige 6 lærlingene er med oss inn i 2023.

7.4.2 Digital læring

Avinor har i 2022 gjennom korte 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 konsernet. Det er videre lagt til rette for at alle ansatte får tilgang til digital utvikling gjennom relevant kurstilbud, blant annet Digital Norway. Fokus i 2023 er å videreutvikle tilgjengelighet og motivere for økt digital læring.

7.4.3 Tiltrekke oss riktig kompetanse

Avinor har i 2022 startet arbeidet med en ny employer branding strategi. Dette er nødvendig for å tiltrekke oss den kompetansen vi trenger for å løse samfunnsoppgavet vårt i fremtiden.

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 ved utvelgelse.

Avinor har i 2022 styrket ressursene knyttet til nettopp rekruttering, ved å etablere et eget team som nettopp skal jobbe målrettet med dette.

Aldri før har det vært så viktig å tiltrekke seg riktige kompetanse - og aldri før har det vært så krevende. Avinor utforsker derfor nye muligheter for å attrahere nye kandidater på, senest i forbindelse med en rekrutteringskampanje som retter som mot teknologer som ble lansert desember 2022.

7.4.4 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.

7.4.5 Balanse mellom arbeid og fritid

For Avinor er det viktig at de ansatte har en god balanse mellom arbeid og fritid. Dette er et av temaene i den årlige 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.

Under pandemien med pålagt hjemmekontor økte våre ansattes digitale ferdigheter, og nye vaner ble dannet. Mange har ønsket å benytte fleksibiliteten som muligheten til hjemmekontor gir også etter pandemien.

Hovedregelen i Avinor er 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.

7.4.6 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 unnlattelse, 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.

7.4.7 Involvering og samarbeid

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

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.

7.5 KJØNNBALANSE

Det er 2969 ansatte i konsernet ved utgangen av 2022, inkludert både faste og midlertidig ansatte. I Avinor AS er det 2162 ansatte, hvorav 444 kvinner og 1718 menn. I Flysikring er det 807 ansatte, hvorav 205 kvinner og 602 menn. Det har over tid vært en prioritering å få kvinneandelen opp. Det er lav utskiftning (turnover) av ansatte i konsernet, og i 2021 var det 4,7 prosent. Det går derfor langsomt å øke kvinneandelen gjennom nyansettelser.



KJØNNBALANSE ANSATTE I VIRKSOMHETEN

	Avinor AS		Flysikring AS		Konsern		
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	
Kjønnsbalanse i virksomheten K/M	20,5 %	79,5 %	25,4 %	74,6 %	21,9 %	78,1 %	(Fast, midl., FL-elever, hel og deltid)
Andel K/M i midlertidig stilling	17,8 %	82,2 %	38,5 %	61,5 %	19,1 %	80,9 %	Midl. i hel- og deltid
Andel K/M i deltid	55,1 %	44,9 %	45,5 %	54,5 %	53,3 %	46,7 %	(Fast, midl., FL-elever, hel og deltid)
Fordeling K/M som har tatt ut foreldrepermisjon	30,2 %	69,8 %	36,5 %	63,5 %	33,7 %	66,3 %	
Kartlegging av bruken av ufrivillig deltid (minst annet hvert år)	80,0 %	20,0 %	0,0 %	100,0 %	80,0 %	20,0 %	(Tall fra 2021)

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

Få kvinner utdanner seg innen de dominerende yrkesgruppene i Avinor, som plass, brann og redning, flygelederyrket 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.

Andelen kvinner i ledende stillinger er noe høyere enn andel kvinner totalt med 25,5 prosent. Andelen kvinner i konsernledelsen er 22,2 prosent og andelen kvinner i styret er 50 prosent ved utgangen av 2022. 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.

Ved årsskiftet var det 204 midlertidige stillinger i konsernet. I Avinor 191 (K 34/M 157). I Flysikring 13 (K 5/M 8). Midlertidige stillinger benyttes i størst grad i forbindelse med sesongarbeid, som vintervedlikehold på lufthavner.

Ved årsskiftet var det 61 ansatte i deltidsstilling i konsernet. Av dette er det i Avinor AS 50 (K27/M23) ansatte og i Flysikring er det 11 (K5/M6) ansatte. Muligheten for deltid benyttes blant annet i forbindelse med tilrettelegging for ansatte.

Uttak av foreldrepermisjon i Avinor Konsern preges av en noe skjev kjønnsbalanse. Kvinner som tok ut foreldrepermisjon tok i snitt ut 25,2 uker, menn 11,8 uker. Det totale uttaket av foreldrepermisjon i Avinor Konsern, viser at menn tar ut 66,3 prosent av den totale permisjonstiden, mens kvinner tar ut 33,7 prosent. Bakgrunnen for dette er at det er en betydelig lavere kvinneandel i Avinor Konsern totalt sett. Kvinner tar ut forholdsvis mer av permisjonstiden pr barn

Fordelingen av uttak av foreldrepermisjon i Avinor AS viser at kvinner i snitt tar ut 18,1 uker, mens menn i snitt tar ut 10,2 uker. Fordelingen av uttak av foreldrepermisjon i Flysikring AS viser at kvinner i snitt tar ut 31,6 uker, mens menn i snitt tar ut 13,0 uker.

7.5.1 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 ikke bonuser eller andre skattemessige naturaltelser.

Avinor har tariffavtaler som dekker alle ansattgrupper i konsernet. Avinors største, og mannsdominerte yrkesgrupper har tariffestet normallønn og tillegg. Ledelse og kvinnelederte funksjonærgrupper har i hovedsak individuelt fastsatt lønn.

Avinor kartla i 2021 lønnsforskjeller mellom kvinner og menn på konsernnivå, uten at det fremkom forskjeller av betydning. Enkelte skjevheter ble justert i 2022, og det var et særskilt fokus på dette ved gjennomføring av lønns- og prestasjonssamtaler. Neste kartlegging vil bli gjennomført i 2023.

7.6 NOEN AV AKTIVITETENE I 2022

7.6.1 Vi jobber med å øke mangfoldet
Mangfold betyr menneskelige forskjeller, store og små. Avinors overordnede ambisjon er at våre ansatte skal speile samfunnet rundt oss, kundene våre og samarbeidspartnere. Det gjør oss bedre i stand til å løse utfordringer, øker innovasjonskraften og skape gode opplevelser for våre ansatte, kunder og samarbeidspartnere.

Mangfold er et viktig strategisk virkemiddel for Avinor, og kan være et konkurransefortrinn både i forhold til hva vi leverer, og for vår evne til å attrahere og utvikle våre ansatte. Det at folk er ulike, gjør Avinor og våre ansatte bedre. Ulikhet i kjønn, alder, kompetanse, kulturell bakgrunn, erfaring, funksjonsevne, seksuell orientering, etnisitet og livssyn gir oss flere og bedre perspektiver.

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 med spesielt fokus på holdningskapende 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 beholde de vi trenger for å lykkes med fremtidens oppgaver.

Konsernledelsen har tidligere vedtatt en detaljert handlingsplan for likestilling og mangfold. Dette arbeidet er revitalisert i 2022, og det er lagt konkrete planer for videre oppfølging i 2023. Avinors mangfoldsløfter:

- Vi skal være kjent for å verdsette menneskelige forskjeller, store og små, som en styrke for Avinor.
- Alle skal ha like muligheter i Avinor, og vi har null toleranse for diskriminering og forskjellsbehandling på alle nivåer.
- Alle ansatte skal bidra til et inkluderende arbeidsmiljø som støtter opp om våre verdier åpen, ansvarlig, handlekraftig og kundeorientert.
- Alle ledere skal aktivt oppmuntre til, legge til rette for og være rollemodeller for mangfold. Vi skal våge å gi alle ansatte tillit og muligheter til å lykkes. Gjennom det utgjør vi en forskjell for våre ansatte og samfunnet vi er en del av.
- Avinor skal ha ansatte på tvers av flere generasjoner med ulik kompetanse og bakgrunn. Kunnskapen og erfaringen til våre mest erfarne medarbeidere skal verdsettes, sammen med tankegangen og perspektivene til nye- og unge ansatte.

Det faktum at Avinor i løpet av den kommende tiårsperioden vil ha behov for et stort antall nye medarbeidere, gir oss gode forutsetninger for å arbeide målrettet med en langsiktig agenda for økt mangfold.

7.6.2 Bevisstgjøring og mangfold

I 2022 ble både kvinneledelsen og Pride markert internt og på

lufthavnene. Markeringene synliggjør Avinors verdier, og bidrar til å skape bevissthet og gode holdninger blant ansatte. Avinor deltar i She index, en rangering av virksomheters arbeid med likestilling. Avinor er en IA (Inkluderende Arbeidsliv) bedrift 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.

7.6.3 Tett samarbeid med Kirkens bymisjon

Avinor har hatt en samarbeidsavtale med Kirkens Bymisjon siden 2013. Gjennom avtalen mottar de et årlig bidrag på 300 000 kroner, i tillegg til julegaven som i år var på 250 000 kroner. Avinor holder også en årlig strikkedugnad, hvor de ansatte strikker skjorter og andre plagg for Kirkens Bymisjon.

Avinor har også en avtale om gaterydding i Oslo sentrum på ca 100 000 kroner som en del av «I jobb» prosjektet.

7.7 BRUDD PÅ ARBEIDSBESTEMMELSER

Det har vært jobbet aktivt med å redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven. I konsernet totalt ser man likevel en liten økning i antall brudd på arbeidstidsbestemmelsene, sammenlignet med forrige tolv månedersperiode. Dette følges opp videre. Økningen må sees i sammenheng med økt trafikk ettersom virkningene av Pandemien avtar.

I 2022 har Avinor konsern hatt 1631 AML-brudd, en økning på 86 i forhold til foregående år. Av disse var det 284 brudd etter inngått avtale, en økning på 53.

7.8 ARBEIDET MED HELSE, MILJØ OG SIKKERHET (HMS)

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. I løpet av 2022 er fokuset i arbeidet dreid mot forebyggende aktiviteter og arbeidsmiljø i utvidet forstand.

De viktigste KPI'ene innen HMS i Avinor AS 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 2022 viser at selskapets målsettinger for disse verdiene ble oppnådd. H1-verdi var 2,7 ved utgangen av 2022, mot 2,3 ved utløpet av 2021. Målsettingen er H1 <3. H2-verdien var 5,4 ved utgangen av 2022, mot 6,6 året før. Målsettingen er H2 <10. N-verdien er 21,9 – her er det ikke fastsatt måltall. Avinor AS har i perioden hatt 8 fraværsskader - mot 7 i 2021). Tre skader har vært alvorlige. Det er gjennomført interne undersøkelser etter fire ulike HMS-hendelser i løpet av året.

De viktigste aktivitetene har vært:

- Koordinering av konsernets HMS-aktiviteter mellom Avinor AS og Avinor Flysikring AS, bl.a innen styringssystem, opplæring og oppbygging av felles HMS-nettsted. Dette arbeidet fortsetter i 2023.
- Videreføring av kampanjen "Bry deg – si ifra!" med bl.a disse elementene: Tettere oppfølging etter hendelser med personskader og gjennomføring av et mobilbasert HMS-spill. Siktemålet med kampanjen har vært en varig forbedring av personsikkerhetskulturen.
- Tettere oppfølging av lufthavnene for å sikre at de viktigste aktivitetene i det grunnleggende HMS-arbeidet gjennomføres og dokumenteres ved alle enheter, bl.a AMU-møter, vernerunder, risikovurderinger og kjemikaliehåndtering
- Gjennomføring av et fornyet Grunnkurs arbeidsmiljø for ledere, verneombud og AMU-medlemmer. Kurset legger fra 2022 økt vekt på psykososiale forhold og er felles for ansatte i hele konsernet
- Det etablert rutiner for gjennomføring av forsvarlighetsvurderinger ved endring av arbeidstidsendringer, og det er utført risikovurderinger på fellesområder på et flertall av lufthavnene.
- Innføring av kjemikaliekartotek fra ny leverandør gjennom 2022. Dette har vært utfordrende ved mange lufthavner.
- Ny HMS-strategi for perioden 2023-2025 for konsernet er utarbeidet og besluttet ved utgangen av 2022

7.8.1 Vernetjenesten

Avinor er oppdelt i verneområder med ett verneombud pr. område. De store lufthavnene/enhetene og hovedkontoret har flere verneombud. I Avinor AS er det etablert arbeidsmiljøutvalg på sentralt nivå, på divisjonsnivå og lokalt på enhetene.

Avinor Flysikring har ett sentralt AMU og lokale Arbeidsutvalg. Arbeidsmiljøutvalgene 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.

7.8.2 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 i Avinor Konsern ved utgangen av 2022 var på 5,6%. I løpet av 2022 er antall langtidssykemeldte (over 56 dager) redusert, men tendensen mot slutten av året for både korttids- og sykemeldte og sykemeldte inntil 56 dager er stigende.

Sykefraværet i 2022 var på 5,4 prosent som er noe over konsernets mål på 4,7 prosent.

NØKKELTALL ANSATTE

Avinor konsern 2022	2022	2021	2020	2019 fra årsrapport	2018
Antall fast ansatte pr. 31.12.22	2746	2744	2858	3012	3099
Midlertidige årsverk pr.31.12.22	177	164	154,4	199,1	199,9
Gjennomsnittsalder fast ansatte	47,1	47,5	47,2	46,8	46,7
Total turnover	4,7 %	4,4 %	5,3 %	4,6 %	4,2 %
Kvinneandel	21,9 %	21,4 %	21,8 %	22,6 %	22,5 %
Kvinneandel lederstillinger	25,5 %	25,0 %	22,8 %	21,2 %	20,5 %
Kvinneandel konsernledelsen	22,2 %	36,0 %	33,3 %	41,7 %	33,3 %
Kvinneandel konsernstyret	50,0 %	50,0 %	50,0 %	50,0 %	50,0 %
Kjønnsbalanse i virksomheten (antall kvinner og menn)	21,9 % kvinner/ 78,1 % 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/ 29 menn/ 52,5 % kvinner/ 47,5 % menn	32 kvinner/ 42 menn 43,2 % kvinner/ 56,8 % menn	82 Kvinner/ 76 Menn		
Gjennomsnitt antall uker foreldrepermisjon for kvinner	25,2	21	22 uker		
Gjennomsnitt antall uker foreldrepermisjon for menn	11,8	8,4	12 uker		
Sykefravær – konsern	5,4 %	4,7 %	4,7 %		4,7 %
Sykefravær – FS	5,3 %	4,5 %	4,0 %		
Sykefravær – Avinor	5,5 %	4,9 %	5,0 %		
Fordeling rekrutterte kvinner/menn	36/82	31/110	35 nyansatte i 2020; 8 kvinner og 27 menn		
H1-verdi	2,7	2,3			
Avinor som attraktivt selskap (skala 1–5)	4,2	4,0			

NÆRMERE OM ALDERSFORDELING

Avinor konsern aldersfordeling	<30	30-50	> 50
Antall fast ansatte eks FL-elever	132	1419	1195
Styret	0,0 %	0,0 %	100,0 %
Konsern-ledelsen	0,0 %	20,0 %	80,0 %
Fast ansatte	4,8 %	51,7 %	43,5 %
Total turnover fordelt etter alder	4,6 %	52,3 %	43,1 %
Antall som har sluttet	6	68	56
Turnover etter antall i aldersgruppe	4,5 %	4,8 %	4,7 %
Turnover fordelt på alder	0,22 %	2,48 %	2,04 %



Self-service passport control



8. Avinor skal sikre bærekraftig økonomi og ansvarlig forretningsførsel

Avinor skal sikre bærekraftig økonomi og forretningspraksis i hele virksomheten. Avinor forvalter betydelige verdier på samfunnets vegne og er en stor investor i infrastruktur som er avgjørende for samfunn og næringsliv. Avinor jobber systematisk for å ha en bærekraftig forretningspraksis som respekterer mennesker, samfunn og miljø. Avinor anser bærekraftig forretningspraksis som en forutsetning for bærekraftig utvikling.

8.1 HOVEDAKTIVITETER I 2022

Implementering av åpenhetsloven og gjennomføring av aktsomhetsvurderinger

Konsernets strategi, seriositetsbestemmelser, etiske retningslinjer og krav til ansvarlig forretningsførsel er fundamentet i arbeidet med bærekraftig forretningspraksis. Både for vår egen virksomhet og for våre leverandører og forretningspartnere. Åpenhetsloven som trådte i kraft i 2022 stiller nye og økte krav til oversikt over negativ påvirkning og brudd på menneskerettigheter og anstendig arbeidsforhold i egen leverandørkjede gjennom aktsomhetsvurderinger. I tråd med lovens § 4 har styret vedtatt en strategi for arbeidet med aktsomhetsvurderingene, og utøvende ansvar for å etablere en metodikk for aktsomhetsvurderinger er lagt til konsernavdeling for Compliance. Vi har gjennomgått relevante ledelses- og styringssystemer og har innarbeidet retningslinjer for ansvarlighet i våre avtalevilkår om ansvarlig forretningsførsel som inngås med alle leverandører og forretningsforbindelser.

Avinors rammeverk for aktsomhetsvurderinger skal følge de seks stegene for slike vurderinger som fremgår av åpenhetsloven § 4 første ledd bokstav a – f. Ansvar for de ulike stegene er fordelt mellom avdeling for konsern compliance, konserninnkjøp, konsernjuridisk, konsernkommunikasjon og relevant fagavdeling. Vi har opprettet egen side med informasjon om hvordan vi arbeider med aktsomhetsvurderinger og ansvarlig forretningsførsel på våre hjemmesider, der det også er kontaktinformasjon for de som vil klage eller be om innsyn i vårt arbeid. Det blir også en henvisning til dette kapitlet på nevnte side. Kontaktpunkt for slike henvendelser er avdeling konsern compliance. Avinors kanal for varsling av kritikkverdige forhold på arbeidsplassen og innsynsbegjæringer etter offentleglova vil også kunne benyttes til slike forespørsler.

Resultat av våre aktsomhetsvurderinger

Vi har påbegynt arbeidet med å kartlegge vår virksomhet og verdikjede i tråd med Etisk Handel Norge og OECD sine prinsipper. Avinors arbeid med å sikre grunnleggende menneskerettigheter og arbeidsvilkår i egen virksomhet fremgår av

kapittel 7 i denne rapporten. Arbeidet med kartlegging av leverandører og forretningspartnere beskrives i det følgende.

Avinor kjøper inn produkter og tjenester for ca. 6,5 milliarder kroner hvert år og har ca. 4000 leverandører og forretningsforbindelser. Avinor kjøper primært inn tjenester og produkter fra norske leverandører med noen unntak. Vår initielle vurdering er at risiko for brudd på menneskerettigheter og arbeidsvilkår ligger i leverandørkjeden og ikke hos våre direkte leverandører / kontraktsparter.

Viktige innkjøpskategorier er bygg og anlegg og innkjøp knyttet til lufthavn- og terminaldrift. Gjennom vår kommersielle drift er vi også opptatt av å stille tydelige krav til våre forretningsforbindelser om våre forventninger til bærekraft og samfunnsansvar.

Leverandørkjeden i Avinor er omfattende med mange underleverandører som igjen har sine forsyningskjeder. Avinor har derfor en risikobasert tilnærming til aktsomhetsvurderingen i samsvar med åpenhetslovens formål. Vi har kartlagt de viktigste risikoområdene i verdikjeden og gjennomført vurderinger opp mot relevante kilder som eksempelvis DFØs høyrisikoproduktliste og anerkjente internasjonale indekser for bransjer, råvarer og land. Og vi vurderer innen hvilke risikoområder det er mest sannsynlig at Avinors påvirker negativt, eller er forbundet med negativ påvirkning.

I forbindelse med drift og vedlikehold av lufthavner og utbyggingsprosjekter vet vi at både tjenester og produkter vi kjøper inn til våre byggeprosjekter og vedlikeholdsarbeid kan utgjøre en risiko for negativ påvirkning. Det benyttes store mengder elektronikk i mange av våre operasjoner i alt fra bagasjeanlegg til flysikringstjenester. Betong, asfalt og stål er materialer som benyttes i Avinors drift og vedlikehold av rullebaner og utbygging. Disse materialene står for store mengder utslipp, energibruk og er kjent for risikoer knyttet til menneskerettigheter. Avinor kjøper også inn produkter hvor det finnes en risiko for at råmaterialer og tilvirkning kan komme fra land med høy risiko for korrupsjon, uverdige arbeidsforhold og manglende organisasjonsfrihet.

Andre eksempler på produkter som utgjør en risiko og som vi har oppmerksomhet på er kjemikalier, solcellepaneler og stålkonstruksjoner. Avinors risiko for negativ påvirkning eller brudd på menneskerettigheter og arbeidsforhold befinner seg i hovedsak ikke hos våre leverandører, men lengre ut i deres verdikjeder. Risiko som er avdekket i vår kartlegging adresseres via kontraktsbestemmelser og forventinger til leverandørene om at de skal ha et system for aktsomhetsvurderinger på plass. I høyrisikoanskaffelser hvor sannsynligheten for negativ påvirkning eller brudd er stor stilles det særskilte krav til risikovurderinger og oppfølgingstiltak. Eksempler på tiltak vi benytter oss av i høyrisikoanskaffelser er IDD-analyser, tett kontraktsoppfølging og fabrikkbesøk.

Planlagte og iverksatte tiltak

Vår største mulighet til påvirkning er gjennom vårt daglige virke med leverandører og forretningsforbindelser. Det er gjennom å stille tydelige krav, forventninger og oppfølging av våre leverandører og samarbeidspartnere at vi kan gjøre en forskjell. Det gjøres løpende vurderinger av risiko for negativ påvirkning og brudd på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i anskaffelsesprosesser i tilbuds- og gjennomføringsfase. Det etterstrebes å sette krav som bidrar til positiv påvirkning i verdikjeden gjennom hensiktsmessige kvalifikasjonskrav og avtalevilkår. Avinor vil fremover ha et økt fokus på å følge opp at våre leverandører etterlever våre krav til etikk og ansvarlig forretningsførsel og følger opp sine forsyningskjeder. Gjennom kontinuerlige risikovurderinger av eksisterende og nye leverandører vurderes sannsynligheten for negativ påvirkning og brudd på menneskerettigheter og arbeidsvilkår. Dette gjøres blant annet gjennom grundig analyse av våre eksisterende leverandører og samarbeidspartnere med hensikt å få bedre oversikt over deres underleverandører og deres verdikjeder. Som underlag for disse vurderingene vil vi hente informasjon fra DFØ og andre relevante kilder. Leverandørene / forretningsforbindelsene vil også bli spurt om hvordan de konkret følger opp og sikrer kontroll med ivaretagelse av menneskerettigheter og arbeidsvilkår. Parallelt med risikokartlegging gjør vi kontinuerlige vurderinger av våre krav, retningslinjer og rutiner. Avdeling compliance er overordnet ansvarlig for å følge opp vårt arbeid med aktsomhetsvurderinger i tett samarbeid med innkjøpsavdelingen og linjen.

Videre øker vi fokus på gjennomføring av bakgrunnsundersøkelser av nye kontraktsparter før kontrakt inngås. Hittil har slike Integrity Due Diligence (IDD)-analyser vært fokusert på temaer knyttet til antikorrupsjon, misligheter og forhold som kan medføre avvisning fra deltakelse i konkurranse om kontrakter. Disse analyser utgjør en del av beslutningsunderlaget for tildelegning av kontrakter av en viss økonomisk størrelse, og utføres av eksternt part. I arbeidet med å sikre at menneskerettigheter og anstendige arbeidsvilkår blir ivare tatt hos nye avtaleparten samt å avdekke risiko i avtalepartens leverandørkjede vil vi utvide scope for bakgrunnsundersøkelser til å omfatte også denne type risiko. Dette kan være en vurdering av leverandørens nasjonalitet, om produkter som inngår i leveransen står på DFØs høyrisikoliste, om det er risiko for brudd på menneskerettigheter og arbeidsvilkår generelt i landet tilvirkningen skjer. Forhold som blir avdekket i disse prosessene, adresseres gjennom kontraktskrav og konkrete spørsmål til kontraktsparten om hvordan arbeidsforhold følges opp underveis i kontraktsløpet. Gjennom vårt arbeid med arbeidslivskriminalitet (omtalt under) har vi også mulighet til å gjennomføre stedlige kontroller av arbeidsplassene

for å sikre at blant annet arbeidsavtaler er på plass, at arbeiderne har gjennomgått HMS-opplæring og får betalt i henhold til tariffen.

For bygg- og anleggssektoren er arbeidslivskriminalitet en utfordring også i Norge. Avinor har i løpet av 2022 gjennomført ti kontroller av våre leverandører innen bygg og anleggssektoren, og avdekket ulike kritikkverdige forhold hos leverandørene. Blant annet har vi avdekket brudd på plikten til å betale overtidstillegg, brudd på likebehandlingsprinsippet ved innleie, brudd på arbeidstids- og hvilereregler og ulovlig innleie og falske entrepriser. Avinor har bidratt til gjenoppbygging av disse forholdene blant annet ved å sikre etterbetaling, løpende kontroll for å sikre forsvarlige arbeidstidsordninger og stoppet ulovlig innleie.

Avinor har startet arbeidet med bygging av ny lufthavn i Mo i Rana. Ildgruben reinbeitedistrikt er berørt av utbyggingen. I planleggingsprosessen har partene drøftet tilpasningsmuligheter, avbøtende tiltak og økonomisk kompensasjon til reinbeitedistriktet for konsekvenser den nye lufthavnen Mo i Rana kan få for Ildgruben reinbeitedistrikt, som følge av etablering, drift og vedlikehold av ny lufthavn. Avtalen mellom Avinor og reinbeitedistriktet er inngått etter forhandlinger og er basert på blant annet avbøtende tiltak som er omtalt i en konsekvensutredning fra NIBIO samt reinbeitedistriktets egne beregninger av tapet. De kompenserende tiltak innbefatter blant annet avskjerming av innflyvningslys, tilplantning med kratt / skog i randområdene mot skogen rundt flyplassen, stengning av veier for allmenn ferdsel og tilgang på parkeringsplass for tilsyn/gjeting av rein m.m.

8.2 BÆREKRAFTIG ØKONOMI

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 lufthavnnettet. Avinor har normalt vært selvfinansiert gjennom trafikkinntekter fra flyselskapene, inntekter fra kommersielle leietakere og direkte salg til passasjerene. Som følge av pandemien innførte regjeringen i mars 2020 omfattende reiserestriksjoner som rammet flytrafikken hardt. For å avhjelpe flyselskapene finansielt, ble Avinors luftfartsavgifter suspendert for store deler av 2020. Avinors tap som følge av pandemirelatert inntektsbortfall i 2020 og 2021 vil ikke bli gjeninnhentet i senere avgiftsøkninger.

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 er også en stor grunneier, og har kunnet realisere viktige verdier som følge av tidligere års investeringer i fast eiendom. Utvikling av områdene i lufthavnens nærrområder vil også i de kommende år bidra til utvikling av lufthavnens attraktivitet som knutepunkt og til bærekraftig 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 beskatnings-sfære. 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.

8.3 BÆREKRAFTIG FORRETNINGSPRAKSIS

8.3.1 Compliance-funksjonen
Compliance funksjonen følger opp at konsernet etterlever eksternt og internt regelverk knyttet til samfunnsansvar og bærekraftig forretningspraksis, herunder korrupsjon, misligheter, menneskerettigheter, arbeidsforhold 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.

8.3.2 Nulltoleranse for alle former for korrupsjon
Avinor jobber systematisk med forebyggende og kontrollerende aktiviteter gjennom vårt antikorrupsjonsprogram. 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. 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 tilleggsfaktorer som bidrar til å øke risiko for korrupsjon og misligheter.

Det er etablert ulike kontrolltiltak og forebyggende aktiviteter som til sammen skal redusere konsernets risiko for å medvirke til og bli utsatt for korrupsjon og misligheter.

Avinor gjennomfører med jevne mellomrom risiko- og sårbarhetsanalyse av korrupsjon og misligheter i ulike miljøer avhengig av antatt risikoeksponering. Risikoer som identifiseres håndteres gjennom relevante tiltak etter diskusjoner med compliance officer og fagmiljøene. I 2021 oppdaterte vi risiko- og kontrollmatrise for korrupsjon og misligheter innen definerte risikoområder utbyggingsprosjekter, anskaffelser, kontraktsforvaltning, tildeling av kommersielle kontrakter, håndtering av leverandører og samarbeidspartnere og tildeling av kontrakter om finansieringsløsninger. Effekten av eksisterende kontrolltiltak er vurdert og ytterligere risikoreduserende tiltak er identifisert og iverksatt i 2022.

8.3.3 Ansatte 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.

Alle ansatte og innleide konsulenter må gjennomgå det obligatoriske opplæringsprogrammet innen etikk og anti-korrupsjon årlig. Opplæringen består av en gjennomgang av konsernets etiske retningslinjer med et tilhørende kurs i dilemmatrening. Kurset oppdateres årlig med nye dilemmaer for å hindre at kurset blir gjentakende og tilpasses risikoen det aktuelle nivået i organisasjonen kan bli eksponert for, eksempelvis som deltaker i større anskaffelser.

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.

For konsernledelsen og deres nærstående samt strategiske nøkkelledere er 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. Det gjøres en vurdering ved behov (for eksempel ved opprettelse av nye selskaper) av hvilke selskaper som er relevante å nedlegge forbud mot å investere i.

8.3.4 Vi krever at våre avtaleparter, leverandører og samarbeidspartnere tar samfunnsansvar og bærekraft på alvor. Avinor forventer at våre leverandører og samarbeidspartnere arbeider målrettet og systematisk for etterlevelse av våre prinsipper for ansvarlig forretningsførsel. Disse dekker grunnleggende krav til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter, antikorrupsjon og miljø, og 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 krav til minstelønn, at arbeidstid er i samsvar med gjeldende nasjonal lov, at arbeiderne har mulighet for tilstrekkelig hvile og at arbeidsavtaler er skriftlige på et språk arbeideren forstår.

Avinor har egen avtale om ansvarlig forretningsførsel med tilhørende prinsipper. 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 kontraktleveranse.

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. Avinor er omfattet av regelverket for offentlig anskaffelser og lov om virksomhetens åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold.

Anskaffelsesregelverket 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 leverandører eller samarbeidspartnere har vært, eller kan være involvert i uønskede hendelser i relasjon til menneskerettigheter, arbeidsstandarder, helse-miljø- og sikkerhet, ytre miljø og forbudt forretningspraksis, ref. våre prinsipper om ansvarlig forretningsførsel. Dersom risiko for overnevnte vurderes å være betydelig gjennomføres bakgrunnsundersøkelser. Slike Integrity Due Diligence (IDD)-analyser utgjør en del av beslutningsunderlaget for tildeling av kontrakter.

8.3.5 Forebyggende arbeid og oppfølging av arbeidslivskriminalitet med særlig tiltak innen bygg og anlegg og renhold. Avinor ønsker å fremme et seriøst arbeidsliv og bekjempe arbeidslivskriminalitet. Vi jobber for like konkurransevilkår, seriositet (herunder arbeidsmiljøloven, forskrift om lønns- og arbeidsforhold i offentlige kontrakter og skatte- og avgiftslovgivningen) og bærekraft i våre utbyggingsprosjekter. Vi stiller strenge seriositetskrav til våre leverandører og deres underleverandører, og vi gjør et risikobasert utplukk av virksomheter som vi kontrollerer. Gode rutiner og prosesser ved inngåelse og kontraktsoppfølging skal sikre at alle anskaffelser innenfor bygg- og anleggsprosjekter underlegges regimet. Vi kan avvise leverandører og kreve utskifting av underleverandører når det foreligger grunn til det.

I 2022 har vi på bakgrunn av våre observasjoner og risikovurderinger særlig hatt fokus på arbeidstid og hviletid i forbindelse med nattarbeid, samt innleie.

Arbeidet følges også opp av 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. I vårt seriositetsarbeid er følgende punkter av særlig betydning:

Samarbeidsavtale med Skatteetaten

Avinor har inngått samarbeidsavtale med Skatteetaten om forsterket innsats mot arbeidsmarkedskriminalitet. Avtalen skal sikre at alle Avinors leverandører og underleverandører innen bygg og anlegg samt renhold, rettidig oppfyller sine lovmessige

plikter, og skal bidra til å avdekke eventuell konkurrisiko. For adgang til innhenting av denne informasjonen krever vi en fullmakt fra alle våre leverandører, i hele verdikjeden. Formålet med avtalen er å etablere et løpende samarbeid som forsterker og utvider effekten av partenes tiltak mot arbeidsmarkedskriminalitet og gir oss inngående informasjon om leverandørens skatte- og avgiftsforpliktelser. For de større utbyggingsprosjektene har vi egne avtaler med Skatteetaten om løpende kontroll og regelmessige oppfølgingsmøter.

HMSREG

Støtteverktøyet (HMSREG – en programvare) 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 enklere registrering av mannskap og gir en elektronisk oversikt over hvem som befinner seg på byggeplassen til enhver tid i tråd med kravet i byggherreforskriften. Alle utbyggingsprosjekter med byggeplass skal benytte HMSREG. Rutiner for kontraktsoppfølging skal sikre at alle anskaffelser innenfor bygg- og anleggsprosjekter underlegges regimet med innhenting av skattefullmakt og at de har StartBANK-medlemskap.

HMSREG gir nøkkelinformasjon om enkeltprosjekter og Avinor sin totale utbyggingsportefølje. Gjennom HMSREG kan vi blant annet følge med på om kravet til antall lærlinger blir oppfylt og StartBANK-status. Nytt av året er at vi kan se om en virksomhet har inngått tariffavtale (med Fellesforbundet). HMSREG benyttes også til å gjennomføre seriositetskontroller.

LO-koordinator

Som flere andre store byggherrer har Avinor inngått et samarbeid med LO hvor vi kjøper inn tjenester i form av en LO-koordinator som besøker ulike byggeplasser som et ledd i vårt arbeid for seriositet i bygg- og anleggsprosjektene våre.

Samarbeid med andre byggherrer, oppdragsgivere, Skatteetaten og A-krimsentre

Avinor deltar i et landsdekkende samarbeidsforum mot a-krim i bygg- og anleggsbransjen, opprettet på bakgrunn av regjeringen Solberg sin reviderte strategi mot arbeidslivskriminalitet (tiltak 5 og 16) i 2021, hvor informasjon deles på tvers for å bekjempe arbeidslivskriminalitet.

8.3.6 Avinor skal ha gode varslingsrutiner for håndtering av kritikkverdige forhold i alle deler av organisasjonen

Varslingsinstituttet i Avinor

Konsernet har nedsatt et utvalg som behandler varsler om kritikkverdige forhold i alle deler av organisasjonen.

Det kan varsles om eksempelvis svikt i sikkerhetsrutiner, mobbing og trakassering, uforsvarlig saksbehandling, arbeidsforhold i strid med arbeidsmiljøloven eller korrupsjon og andre økonomiske misligheter. Varsler kan velge å være anonym. Utvalget har etablert rutiner som skal sikre forsvarlig behandling av varsler. Utvalget har også utarbeidet rutiner og tekniske løsninger som gjør det mulig for eksterne aktører å varsle om kritikkverdige forhold i Avinor. Behandling av disse varslene skal følge samme prosedyre som behandling av varsler fra ansatte i konsernet.

Avinor følger personopplysningsloven ved behandling av personopplysninger som fremkommer gjennom varslingsordningen.

I 2022 mottok utvalget 64 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 av henvendelser om mulig kritikkverdige forhold skjer på relevant nivå i organisasjonen. Reaksjoner / sanksjoner avhenger av type sak/alvorlighet etc.

Lærdom som erfares gjennom den enkelte sak skal komme hele virksomheten til gode slik at en unngår tilsvarende hendelser andre steder i organisasjonen.

8.3.7 Avinor skal sikre ansvarlig behandling av personopplysninger

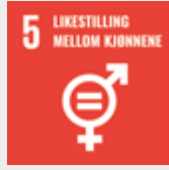
Avinor har utpekt personvernombud som blant annet har som oppgave å bistå personer som er registrert hos virksomheten og egne ansatte i spørsmål om Avinors behandling av personopplysninger. Personvernombudet skal videre peke på brudd på personopplysningsloven overfor ledelsen og være kontaktperson ved 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 informasjonsskapsler på våre hjemmesider. Vi har inngått databehandlingsavtaler 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 ikke avdekket brudd på personopplysningsikkerheten (avvik) i 2022. Vi har ikke mottatt klager som gjelder brudd på kunders personvern i 2022. Vi har svart ut en forespørsel om innsyn i kundes personopplysninger.

Mål og resultater bærekraft 2022

BÆREKRAFTSMÅL	STRATEGI	MÅLSETTINGER	KPI	RESULTATER 2022	UTVALG TILTAK 2023	MÅL 2025	MÅL 2030	HENVISNING TIL RAPPORTEN
	Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart	1) Halvere egne totale kontrollerbare klimagassutslipp innen 2022, sammenlignet med 2012. Fossilfri luftfart i 2030. 2) Effektivisere luftrummet 3) Fossilfri norsk luftfart innen 2050	1) Avinors klimagassutslipp 1) Elektrifisere person- og varebilsegmentet, 100 % elektrisk i 2030. 1) Andel innblandet biodiesel (KPI usikker for 2023 grunnet omsetningskrav) 2) Andel kurvede innflygninger OSL 3) Klimagassutslipp sivil flytrafikk i og fra Norge (CO2e)	1) Avinors klimagassutslipp redusert med 35 % i 2022 vs 2012 1) Person og varebiler; 18 % elektrisk 1) 43 % innblandet biodiesel 1) Besluttet å etablere biogassanlegg på Svalbard 2) Andel kurvede innflygninger OSL: 9 % 3) Klimagassutslipp sivil flytrafikk i og fra Norge (CO2e): Innenriks 0,8 mill tonn (2021), utenriks 0,5 mill tonn (2021)	1) Elektrifisere person- og varebiler 1) Biodiesel til tunge kjøretøy 1) Biogassanlegg Svalbard 1) Etterspørre nullutslipp ved anskaffelser, kjøretøy 2) Etablering av flere kurvede innflygninger 3) Publisere rapport/analyse og videre arbeid med elektrofuel 3) Videre arbeid med infrastruktur og logistikk for lading og hydrogen	Ikke ferdig definert	1) Fossilfri luftfart i 2030	Kapittel 6 / s. 49-50.
	Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart	2019-2025 Redusere innkjøpt energi til bygg og anlegg ved sine lufthavner ned til 225 GWh innen 2025 (ekskludert flysikring)	GWh - innkjøpt energi	254 GWh for 2022 for hele konsernet (totalt innkjøpt energi)	Gjennomført i 2022: Nytt og forbedret EOS. Solcellepark på Sola. 2023: Undersøker potensialet for å utvide solcelleanlegget på Sola i tillegg til utbygging av nye anlegg på OSL, Flesland og Kjevik	225 GWh (ekskl. flysikring) ved lufthavnene. Innkjøpt energi til lading av kjøretøy, busser og fly er ikke inkludert i målet.	Mål for 2030 foreløpig ikke satt	Kapittel 6 / s. 50
  	Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart	Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø	Brudd på utslippstillatelser	7 brudd på vilkår for flyavising 0 brudd på baneavising	Forbruk av avisingskemikalier registreres og overvåkes. Ved høyt forbruk gjøres det vurderinger av effekt av belastning og forebyggende tiltak, samt dialog med miljømyndighet. Miljøovervåking på flere lufthavner og resipientundersøkelser på enkelte lufthavner. Det stilles krav til prosjekter for å unngå forurensning i vann og grunn og for å unngå spredning av eksisterende grunnforurensning.	-	-	Kapittel 6 / s. 59
	Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart	Arbeide aktivt for å redusere støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for bosatte i lufthavnens nærrområder	Andel kurvede innflygninger Støykartlegginger	For 2022 ble det oppnådd 9% kurvede innflygninger I tillegg ble det gjennomført strategisk støykartlegging for de tre største lufthavnene	Målet for 2023 er å øke den prosentvise andelen kurvede innflygninger til 15%. Dette kan gjøres blant annet ved hjelp av utvidet systemstøtte til flygelederne. For 2023 er det planlagt støykartlegging for Værnes samt 4 mindre lufthavner.	-	-	Kapittel 6 / s. 58

Mål og resultater bærekraft 2022

BÆREKRAFTSMÅL	STRATEGI	MÅLSETTINGER	KPI	RESULTATER 2022	UTVALG TILTAK 2023	MÅL 2025	MÅL 2030	HENVISNING TIL RAPPORTEN
	Attraktiv arbeidsplass med rett kompetanse og godt arbeidsmiljø	Forhindre HMS-avvik, personskader og arbeidsrelatert sykdom	Sykefravær H1-verdi H2-verdi Brudd på arbeidstidsbestemmelsene	Sykefravær: 5,4 % H1: 2,7 % H2: 5,4 % Begge H-verdier bedre enn målet	Proaktivt arbeid med sykefravær/ arbeidsmiljø. Satsning på ressursstyring. Opplæring HMS/arbeidsmiljø	-	-	Kapittel 7 / s. 70
	Attraktiv arbeidsplass med rett kompetanse og godt miljø	Avinor skal ha 40 % kvinnelige ledere på de øverste fire ledernivåer innen 2028	Andel kvinnelige ledere Andel kvinner totalt i selskapet	25,5 % kvinnelige ledere	Fokus i People Review og etterfølgeranlegg Revitalisert arbeidet med mangfold	-	40 % kvinnelige ledere (2028)	Kapittel 7 / s. 68
	Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart	Ansatte, leverandører og samarbeidspartnere skal kjenne og følge Avinors etiske retningslinjer	-	-	Implementert opplæringsprogram innen etikk og antikorrupsjon for alle ansatte. Leverandører og samarbeidspartnere signerer egne avtaler om ansvarlig forretningsførsel som blant annet stiller krav om ivaretagelse av menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter. Implementert overvåking av korrupsjonsrisiko. Jevnlige risiko og sårbarhetsanalyse.	-	-	Kapittel 8 / s. 75
	Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart	Gode varslingsrutiner for håndtering av kritikkverdige forhold i alle deler av organisasjonen	-	Alle mottatte varsler er behandlet i tråd med fastsatte rutiner	Avinor har lagt til rette for mottak av varsler gjennom egen e-postadresse, anonymt via ekstern advokat og tar imot varsler fra egne ansatte og ansatte hos aktører på lufthavnene.	-	-	Kapittel 8 / s. 76
	Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart	Motarbeide konkurranse hemmende adferd	-	-	Avinor følger regelverket for offentlige anskaffelser.	-	-	Kapittel 8 / s. 73

Oversikt over GRI-indikatorer

Denne rapporten er utarbeidet i tråd med GRI Standards/Core. Avinors årsregnskap (selskapsregnskap og konsernregnskap) for 2022 er revidert av Ernst & Young AS. Revisors beretning er gjengitt på side 153.

En detaljert redegjørelse for rapporteringsstandarder 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. 14-15

ORGANISASJONEN

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-1	Navn	Avinor AS
102-2	Produkt	s. 10-11
102-3	Hovedkontor	Oslo
102-4	Tilstedeværelse	Avinor har virksomhet kun i Norge
102-5	Eierforhold	s. 11
102-6	Markeder	s. 11
102-7	Størrelse	s. 11
102-8	Ansatte	s. 67-68
102-48	Kollektive avtaler	s. 66
102-9	Leverandørkjede	s. 73-76
102-10	Endringer	s. 16, 21-22
102-11	Føre-var	https://avinor.no/konsern/miljo-og-samfunn/miljomal/
102-12	Støtte til CSR-initiativ	s. 69
102-13	Interesse-org.	Spekter: Sektorråd samferdsel Nasjonalt program for leverandørutvikling: Partner Etisk handel Norge Transparency International

PRIORITERING

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-45	Oversikt, bedrift	s. 10-11 Rapporten omhandler aktiviteter som konsernet styrer innen lufthavndrift og flysikring, men ikke aktivitet i andre datterselskaper.
102-46	Definere rapport-innhold	s. 6-9
102-47	Prioritering	s. 21-22
103-1	Avgrensning	Alle temaer som er blitt vurdert som viktige er relevante for hele Avinors virksomhet.

DIALOG MED INTERESSENER

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-40	Liste over interessenter	s. 29
102-42	Utvelgelses-grunnlag	s. 29
102-43	Beskrivelse av dialog	s. 29
102-44	Temaer	s. 29

OM RAPPORTEN

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-50	Gjelder for	2022
102-51	Forrige rapport	2021
102-52	Intervall	Årlig
102-53	Kontakt	post@avinor.no
102-54	Type GRI-rapport	GRI Standards/Core
102-55	GRI- indikatoroversikt	s. 82-87
102-56	Revisjon	Årsrapporten er revidert av ERNST & YOUNG AS

EIERSTYRING OG SELSKAPSELEDELSE

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

ETISKE RETNINGSLINJER

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-16	Etiske retningslinjer	s. 75 https://avinor.no/konsern/om-oss/konsernet/visjon-og-verdier

ØKONOMISK RESULTAT

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1	Policy/styringssystem	s. 21-26 (Styrets beretning)
103-2		s. 16-18 (Eierstyring og selskapsledelse)
103-3		
201-1	Økonomisk resultat	s. 5, 91-151, 155

INDIREKTE ØKONOMISK PÅVIRKNING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1	Policy/styringssystem	s. 24, 29
103-2		
103-3		
203-1	Infrastruktur-investeringer	s. 21, 38-39
203-2	Indirekte økonomisk påvirkning	s. 28-29, 31-33

ENERGI

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1	Policy/styringssystem	s. 55
103-2		
103-3		
302-1	Energiforbruk	s. 55, 62
302-4	Enøk	s. 55

BIODIVERSITET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1	Policy/styringssystem	s. 49, 56
103-2		
103-3		
304-1	Eiendom tilgrensende områder med stor biodiversitetsverdi	s. 56
304-2	Påvirkning av biodiversitet	s. 56
304-3	Utbedring - habitat	s. 56

UTSLIPP TIL LUFT

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1	Policy/styringssystem	s. 49-50, 54
103-2		
103-3		
AO5	Luftkvalitet	s. 50-51
305-1	Direkte klimagassutslipp	s. 49-50, 62
305-2	Indirekte klimagassutslipp	s. 50-54, 62
305-5	Reduksjon klimagassutslipp	s. 49-54

UTSLIPP OG AVFALL

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1	Policy/styringssystem	s. 56-57, 59-61
103-2		
103-3		
306-2	Avfall	s. 56-57, 62
306-3	Uhellsutslipp	s. 59-60
AO6	Avisingsvæske	s. 59-60

ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING - MILJØ

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1	Policy/styringssystem	s. 49, 56-57, 59-60
103-2		
103-3		
307-1	Bøter/sanksjoner	Ingen bøter eller lignende

STØY

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1	Policy/styringssystem	s. 57-59
103-2		
103-3		
AO7	Støy	s. 57-59

OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/MILJØ

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1	Policy/styringssystem	s. 73-77
103-2		
103-3		
308-1	Screening leverandører	s. 73-77
308-2	Oppfølging eksisterende leverandører	s. 73-77

HMS I AVINOR

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1	Policy/styringssystem	s. 69-70
103-2		
103-3		
403-1	HMS-organisering	s. 69-70
403-2	Sykefravær/ H-verdi	s. 70-71

INTERN KOMPETANSEBYGGING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 66-67
404-1	Hvem får tilbud om opplæring?	s. 66-67

LIKESTILLING I AVINOR

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 67-69
405-1	Likestilling i styret, ledelse, ansatte	s. 67-68

OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/ARBEIDSFORHOLD OG MENNESKERETTIGHETER

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 42, 73-77

VARSLINGSKANALER

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-2	Policy/styringssystem	s. 76-77

IKKE-DISKRIMINERING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 67, 69
406-1	Diskrimineringssaker	Ingen tilfeller

LOKALSAMFUNN

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 28-29, 73

TILTAK MOT KORRUPSJON

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 74-77
205-2	Opplæringstiltak anti-korrupsjon	s. 74-77
205-3	Korrupsjonstilfeller	Ingen tilfeller

TILTAK MOT KONKURRANSEHEMMENDE ADFERD

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 73-77
206-1	Saker, brudd på regelverk	Ingen tilfeller

ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING - ØKONOMI OG SAMFUNN

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 73-77
419-1	Bøter, sanksjoner	Ingen tilfeller

PRODUKTANSVAR - SIKKERHET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 31, 40-42
416-1	Kartlegging av produktsikkerhet	s. 40-42
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. 31, 40-42
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-RAGNAR AARSET
Konserndirektør
kommunikasjon og
samfunnskontakt



ANDERS KIRSEBOM
Konserndirektør DRL



THORGEIR LANDEVAAG
Konserndirektør
bærekraft, konsept og
infrastrukturutvikling



LARS VÅGSDAL
Konserndirektør
IT og teknologi

Styret



ANNE CARINE TANUM
Styreleder



OLA HENRIK STRAND
Nestleder



**LINDA BERNANDER
SILSETH**
Styremedlem



INGER LISE STRØM
Styremedlem



ROLF G. ROVERUD
Styremedlem



HEIDI ANETTE SØRUM
Styremedlem (ansattvalgt)



BJØRN TORE MIKKELSEN
Styremedlem (ansattvalgt)



OLAV AADAL
Styremedlem (ansattvalgt)



Regnskap med noter

RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

MORSELSKAP		NOTER	KONSERN		
2021	2022		2022	2021	
Driftsinntekter:					
2 101,8	3 748,7	Trafikkinntekter	4,5	4 947,8	2 922,9
3 800,0	0,0	Tilskudd fra staten	4,5	0,0	3 800,0
2 412,1	5 328,4	Andre driftsinntekter	4,5	5 470,7	2 591,3
8 313,9	9 077,1	Sum driftsinntekter		10 418,5	9 314,1
Driftskostnader:					
154,4	159,7	Varekostnader	4	214,1	204,8
2 159,6	2 179,7	Lønn og andre personalkostnader	4,6	3 681,0	3 562,7
2 889,5	3 878,9	Andre driftskostnader	4,7	3 454,8	2 586,9
5 203,5	6 218,2	Sum driftskostnader		7 350,0	6 354,5
3 110,5	2 859,0	Driftsresultat før av- og nedskrivninger (EBITDA)		3 068,5	2 959,7
2 039,9	2 102,8	Av- og nedskrivninger	10,11,13	2 258,7	2 196,6
1 070,6	756,2	Driftsresultat		809,8	763,1
732,6	1 039,5	Finansinntekter	8	370,6	95,3
1 229,8	681,5	Finanskostnader	8,11,20	628,4	590,3
-497,2	358,0	Netto finansinntekt/-kostnad		-257,9	-494,9
573,4	1 114,2	Resultat før skattekostnad		551,9	268,2
138,5	110,6	Skattekostnad	9	125,0	60,1
434,9	1 003,6	Årsresultat		426,9	208,1
Tilordnet:					
434,9	1 003,6	Aksjonær		426,9	208,1

UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

MORSELSKAP		NOTER	KONSERN		
2021	2022		2022	2021	
434,9	1 003,6	Årsresultat	426,9	208,1	
Utvidet resultat:					
Poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder:					
-644,4	880,1	Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	17	1 498,6	-1 245,1
141,8	-193,6	Skatteeffekt	9	-330,0	274,0
-502,6	686,5	Sum poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder etter skatt		1 168,6	-971,2
Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder:					
60,6	-908,8	Kontantstrømsikring	16	-908,8	60,6
-13,3	200,0	Skatteeffekt	9	200,0	-13,3
47,3	-708,9	Sum poster som kan reversere i resultatet i senere perioder etter skatt		-708,9	47,3
-455,4	-22,4	Sum utvidet resultat etter skatt		459,7	-923,9
-20,5	981,1	Årets totalresultat		886,7	-715,8
Tilordnet:					
-20,5	981,1	Aksjonær		886,7	-715,8

BALANSE

Beløp i MNOK

MORSELSKAP		NOTER	KONSERN	
31.12.2021	31.12.2022		31.12.2022	31.12.2021
EIENDELER				
Anleggsmidler				
Immaterielle eiendeler:				
1 409,3	1 445,6	9	1 942,6	2 197,0
374,3	517,8	10	531,7	453,9
0,0	704,8	12	704,8	724,0
1 783,6	2 668,2		3 179,0	3 374,9
Varige driftsmidler:				
30 727,4	32 858,4	10	34 373,9	32 414,6
3 632,8	3 147,4	12	3 392,9	4 662,7
532,0	494,6	13	504,6	568,4
34 892,3	36 500,4		38 271,4	37 645,7
Finansielle anleggsmidler:				
1 575,6	1 553,4	20	0,0	0,0
365,0	330,0	22	0,0	0,0
1 381,3	1 378,9	16	1 378,9	1 381,3
183,5	86,4	16	86,7	184,7
3 505,5	3 348,7		1 465,6	1 566,1
40 181,3	42 517,4		42 916,0	42 586,6
Omløpsmidler				
27,0	38,7		65,5	32,9
1 387,8	1 566,0	19	1 624,3	1 043,9
54,4	141,0	16	141,0	56,0
2 656,2	1 188,6	16	1 188,6	2 657,4
4 125,5	2 934,4		3 019,4	3 790,1
44 306,8	45 451,7		45 935,4	46 376,7

BALANSE

Beløp i MNOK

MORSELSKAP		NOTER	KONSERN	
31.12.2021	31.12.2022		31.12.2022	31.12.2021
EGENKAPITAL OG GJELD				
Egenkapital				
Innskutt egenkapital:				
5 400,1	5 400,1	21	5 400,1	5 400,1
5 400,1	5 400,1		5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital:				
7 726,6	7 910,2		7 957,8	7 071,1
7 726,6	7 910,2		7 957,8	7 071,1
13 126,7	13 310,3		13 357,9	12 471,2
Gjeld				
Avsetning for forpliktelser:				
3 634,3	2 842,4	17	5 313,9	6 895,1
943,9	910,9	18	1 010,6	945,8
4 578,2	3 753,3		6 324,5	7 840,9
Langsiktig gjeld:				
749,8	305,5	16	305,5	749,8
20 747,3	20 447,0	16	20 447,0	20 747,3
851,1	1 591,0	16	1 587,3	851,1
489,5	457,3	13,16	472,2	525,3
22 837,7	22 800,7		22 811,9	22 873,6
Kortsiktig gjeld:				
419,1	546,7		650,1	500,4
171,6	184,9		285,8	296,9
11,2	0,2	16	2,0	12,5
891,5	971,5	16	971,5	891,5
66,7	72,7	13,16	62,8	63,4
2 204,3	3 811,6	18,19	1 468,9	1 426,3
3 764,2	5 587,4		3 441,0	3 191,0
31 180,2	32 141,4		32 577,5	33 905,4
44 306,8	45 451,7		45 935,4	46 376,7

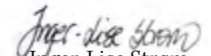
Note 1 til 25 er en integrert del av regnskapet.


Oslo 28. mars 2023
Styret i Avinor AS

Anne Carine Tanum
Styrets leder


Ola H. Strand
Nestleder


Rolf G. Roverud


Inger-Lise Strøm


Linda Bernander Silseth


Bjørn Tore Mikkelsen


Heidi Anette Sorum


Olav Aadahl


Abraham Foss
Konsernsjef

OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITALEN

Beløp i MNOK

	AVINOR AS			
	AKSJEKAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	SUM
Egenkapital 01.01.2021	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
Årsresultat	0,0	0,0	1 003,6	1 003,6
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	686,5	0,0	686,5
Kontantstrømsikring (etter skatt)	0,0	-708,9	0,0	-708,9
Årets totalresultat	0,0	-22,4	1 003,6	981,1
Transaksjoner med aksjonær:				
Kontinuitetsdifferanse virksomhetsoverdragelser (note 3)	0,0	0,0	-797,5	-797,5
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-797,5	-797,5
Egenkapital 31.12.2022	5 400,1	-1 841,6	9 751,8	13 310,3
	AVINOR KONSERN			
	AKSJEKAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	SUM
Egenkapital 01.01.2021	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
Årsresultat	0,0	0,0	426,9	426,9
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	1 168,6	0,0	1 168,6
Kontantstrømsikring (etter skatt)	0,0	-708,9	0,0	-708,9
Årets totalresultat	0,0	459,7	426,9	886,7
Egenkapital 31.12.2022	5 400,1	-2 719,1	10 676,9	13 357,9

KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Beløp i MNOK

	MORSELSKAP		FOTNOTER	NOTER	KONSERN	
	2021	2022			2022	2021
Kontantstrømmer fra driften						
573,4	1 114,2	Resultat før skatt			551,9	268,2
2 039,9	2 102,8	Ordinære avskrivninger			2 258,7	2 196,6
-9,3	0,3	Tap/gevinst anleggsmidler	1)		0,2	6,2
-59,8	209,6	Verdiendringer og andre urealiserte tap/gevinster			182,3	-59,9
497,2	-358,0	Netto finanskostnader			257,9	494,9
51,3	1,0	Valutagevinster/-tap på driftsaktiviteter			20,4	36,8
-85,2	-93,8	Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld			-82,9	-111,9
-47,8	-72,7	Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger			-82,6	27,6
247,8	-293,4	Endringer i andre tidsavgrensingsposter			-302,4	356,6
-1 025,8	-57,2	Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser			0,0	0,0
24,4	38,7	Mottatte renter			42,3	26,1
6,6	0,0	Betalte skatter			0,0	14,7
2 212,6	2 591,4	Netto kontantstrøm fra driften			2 845,8	3 255,9
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter						
-1 993,6	-2 918,7	Investering i varige driftsmidler			-3 105,0	-2 543,1
0,0	-0,9	Konserninterne investeringer			0,0	0,0
0,0	254,0	Investeringstilskudd		12	254,0	0,0
21,7	6,8	Salg av varige driftsmidler, herunder anlegg under utførelse	1)		7,4	21,8
-135,0	35,0	Konserninterne utlån			0,0	0,0
-1,3	-25,7	Konserninterne renter			0,0	0,0
649,5	71,7	Konsernbidrag/utbytte			0,0	0,0
22,7	97,1	Andre investeringer			98,1	21,3
0,0	-2,2	Virksomhetsoverdragelser			0,0	0,0
-1 436,0	-2 482,9	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter			-2 745,5	-2 500,0
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter						
-3 416,4	-927,1	Nedbetaling av gjeld		16	-939,0	-3 427,8
-17,0	-18,0	Konsernintern nedbetaling av leieforpliktelser			0,0	0,0
-685,8	-631,0	Betalte renter			-630,2	-688,6
-4 119,2	-1 576,1	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter			-1 569,2	-4 116,4
-3 342,6	-1 467,6	Endring i kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter			-1 468,9	-3 360,5
5 998,7	2 656,2	Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter 1.1			2 657,4	6 017,9
2 656,2	1 188,6	Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter 31.12		13	1 188,6	2 657,4
1) I KONTANTSTRØMOPPSTILLINGEN BESTÅR INNTEKT FRA SALG AV VARIGE DRIFTSMIDLER AV:						
12,4	7,1	Balanseført verdi			7,6	28,0
9,3	-0,3	Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler			-0,2	-6,2
21,7	6,8	Vederlag ved avgang varige driftsmidler			7,4	21,8



14

Vær oppmerksom
Attention please

A12
Rettt rundt hjørnet åpner både:
Two Tigers
sushi & noodles
NORTHLAND

NOTER TIL REGNSKAPET

Note 1 - Generell informasjon	s. 101
Note 2 - Regnskapsprinsipper	s. 101
Note 3 - Viktige antagelser, sentrale forhold og omorganisering	s. 101
Note 4 - Segmentinformasjon	s. 103
Note 5 - Driftsinntekter og andre inntekter	s. 105
Note 6 - Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser	s. 107
Note 7 - Andre driftskostnader	s. 109
Note 8 - Finansposter	s. 110
Note 9 - Skatt	s. 111
Note 10 - Immaterielle eiendeler	s. 114
Note 11 - Varige driftsmidler	s. 115
Note 12 - Anlegg under utførelse	s. 118
Note 13 - Leieavtaler - bruksretteeiendeler og leieforpliktelser	s. 120
Note 14 - Nedskrivningstester	s. 124
Note 15 - Finansielle risikofaktorer	s. 126
Note 16 - Finansielle eiendeler og forpliktelser	s. 131
Note 17 - Pensjoner	s. 139
Note 18 - Annen avsetning for forpliktelser	s. 143
Note 19 - Fordringer og annen kortsiktig gjeld	s. 144
Note 20 - Datterselskap	s. 146
Note 21 - Aksjekapital, aksjonærinformasjon og utbytte	s. 147
Note 22 - Nærstående	s. 148
Note 23 - Forpliktelser	s. 149
Note 24 - Betingede utfall og usikre forpliktelser	s. 149
Note 25 - Hendelser etter balansedagen	s. 150

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 2022 ble vedtatt av styret den 28. mars 2023.

NOTE 2 - Regnskapsprinsipper

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

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

ulønnsomme lufthavner og virksomheter («single till»). Dette innebærer at kommersielle aktiviteter inngår i lufthavnvirksomheten og 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 underveistjenesten, vurdert som en regnskapsmessig kontantstrømgenererende enhet (lufthavnvirksomhet).

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 (cash generating units - cgu), underveistjenester og lufthavnvirksomhet inkludert eiendom og hoteller.

For lufthavnvirksomheten bygger Avinors økonomimodell på forutsetningen om full samfinansiering mellom lønnsomme og

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.

Selskaps funksjonelle valuta er NOK.

NOTE 3 - Viktige antagelser, sentrale forhold og omorganisering

VIKTIGE ANTAGELSER

Utarbeidelse av regnskaper i samsvar med IFRS krever bruk av estimater. Videre krever anvendelse av konsernets regnskapsprinsipper at ledelsen må utøve skjønn. Det vil kunne oppstå situasjoner eller endringer i markedsforhold som kan medføre endrede estimater, og dermed påvirke konsernets eiendeler, gjeld, egenkapital og resultat.

Områder som i høy grad inneholder slike skjønnsmessige vurderinger eller høy grad av kompleksitet, eller områder hvor forutsetninger og estimater er vesentlig for konsernregnskapet, er beskrevet særskilt.

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

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

SENTRALE FORHOLD

Økt fokus på klima, miljø og bærekraft bidrar til press på omstilling for luftfarten og endring i reisevaner. Krigen i Ukraina og følgene den har for verdensmarkedene bidrar til økt usikkerhet

rundt forventning om fremtidige inntekter. I tillegg var konsernets resultat og soliditet sterkt negativt påvirket av koronapandemien fra 2020 og til og med første kvartal 2022.

Nedskrivningstester

Press på omstilling for luftfarten som følge av økt fokus på klima, miljø og bærekraft, risiko for varige endringer i reisevaner og ettervirkningene av koronapandemien er vurdert som nedskrivningsindikatorer for konsernets to kontantgenererende enheter. I tillegg har krigen i Ukraina og følgene den har for verdensmarkedene bidratt til økt usikkerhet rundt forventning om fremtidige inntekter.

Per 31. desember 2022 er det ikke foretatt nedskrivninger.

I note 14 er gjennomførte nedskrivningstester med tilhørende forutsetninger omtalt.

Vedtektsfestet egenkapitalandel

Konsernet har vedtektsfestet krav til egenkapital samt egenkapitalbetingelser knyttet til utstedte lån. Alle krav knyttet til utstedte lån overholdes per 31. desember 2022, 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.

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

I årsberetningen er det nærmere omtale av vedtektsfestet egenkapital og iverksatte tiltak i denne forbindelse.

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. Risikoreduserende tiltak og nye forretningsområder blir vurdert og utviklet, og relevante scenarionalyser blir utarbeidet kontinuerlig.

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

- Overgangsrisiko er risiko som oppstår som følge av overgangen til lavkarbon og klimatilpassede økonomier.

- Fysisk risiko er risiko som oppstår som følge av klimaendring.

Overgangsrisiko 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. Foreløpig kartlegging innebærer risiko for reduksjon av levetid på eiendeler, reduserte inntekter som følge av nedgang i reiseaktivitet, økte kostnader og investeringer som følge av det grønne skiftet. Estimerte effekter som er kjent er innarbeidet i prognosene

som ligger til grunn for nedskrivningstestene nærmere omtalt i note 14.

Ved årsavslutningen 2022 er framtidige økonomiske konsekvenser av slike endringer svært usikker. Avinor jobber aktivt med videre kartlegging og kvantifisering av slike effekter. Ytterligere informasjon er gitt i Bærekraftsrapporten, som er en del av Avinor sin årsrapport.

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)

OMORGANISERING

I 2022 har er det gjort omorganiseringer innad i konsernet, og morselskapet Avinor AS har vært involvert i virksomhetsoverdragelser. I tillegg er deler av virksomheten i datterselskapet Avinor Flysikring AS innfusjonert i Avinor AS.

Omorganiseringene påvirker selskapsregnskapet til morselskapet Avinor AS. Virksomhetssammenslutninger under samme kontroll er uregulert under IFRS. Avinor har valgt å videreføre konsernverdier ved omorganiseringene, følgelig gir de ikke effekter i konsernregnskapet til Avinor.

Virksomhetsoverdragelser

Det er gjennomført følgende virksomhetsoverdragelser i Avinor-konsernet i løpet av 2022:

- Den 1. januar 2022 ble virksomhet tilknyttet 25 ansatte med prosjektkompetanse innen teknologiprojekter solgt fra Avinor Flysikring AS til Avinor AS.
- Den 1. februar 2022 ble virksomhet tilknyttet 18 stabsansatte solgt fra Avinor Flysikring AS til Avinor AS.
- Den 1. mars 2022 ble AFIS-virksomhet (Aerodrome Flight Information Service) solgt fra Avinor AS og Svalbard Lufthavn AS til Avinor Flysikring AS.
- Den 1. oktober 2022 ble FNT-virksomhet (drift og vedlikehold av flynavigasjonstjenester) på Svalbard solgt fra Avinor Flysikring AS til Svalbard Lufthavn AS.

I konsernet er totalt 165 personer berørt av virksomhetsoverdragelsene gjennom endring av arbeidsgiver. Virksomhetsoverdragelsene har medført en reduksjon på 70 ansatte i Avinor AS.

Vederlaget ved virksomhetsoverdragelsene er fastsatt til virkelig verdi. Ettersom det er en omorganisering med uendret eierskap, er virksomhetsoverdragelsene gjennomført ved å videreføre konsernverdier. Forskjell mellom vederlaget til virkelig verdi

og overførte bokførte verdier er tilordnet annen egenkapital. Virksomhetsoverdragelsene er behandlet som skattemessige transaksjoner.

Fusjon

Den 1. oktober 2022 ble virksomhet tilknyttet flynavigasjonstjenester (FNT) overført ved at virksomheten ble fisjonert ut fra Avinor Flysikring AS og fusjonert inn i Avinor AS. Ved overføringen

NOTE 4 - Segmentinformasjon

Driftssegmenter rapporteres på samme måte som ved intern rapportering til selskapets øverste beslutningstaker. Selskapets øverste beslutningstaker, som er ansvarlig for allokering av ressurser til og vurdering av inntjening i driftssegmentene, er blitt identifisert som konsernledelsen.

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 underveissegment og et lufthavnsegment. 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 inntekter fra hoteller og kontorbygg.

Salg mellom segmentene gjennomføres i henhold til armlengdeprinsippet. Ved rapportering av inntekt fra eksterne parter til

ble 205 ansatte overført fra Avinor Flysikring AS til Avinor AS. Ettersom det er en omorganisering med uendret eierskap, er overføringen gjennomført med regnskapsmessig kontinuitet. Det er dermed bokførte verdier i selskapsregnskapet til Avinor Flysikring AS som er videreført i selskapsregnskapet til Avinor AS.

Overføringen er gjennomført med skattemessig kontinuitet.

konsernledelsen er måling av inntekt i overensstemmelse med måling av inntekt i resultatregnskapet.

Inntekter fra de tre største kunder utgjør henholdsvis NOK 2,16 mrd, NOK 1,23 mrd og NOK 1,22 mrd, totalt NOK 4,61 mrd for 2022 (2021: NOK 0,76 mrd, NOK 0,66 mrd og NOK 0,58 mrd, totalt NOK 2,00 mrd). Dette utgjorde for 2022 ca 44 prosent av driftsinntekter (2021: ca 36 prosent av driftsinntekter eksklusive tilskudd fra staten). Inntektene fra den største kunden (nest største i 2021) relaterer seg til lufthavnene Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Inntektene fra den nest største (tredje største i 2021) og tredje største kunden (største i 2021) relaterer seg til alle segmenter.

AVINOR KONSERN 31.12.2022

Segmentinformasjon som er formidlet til konsernledelsen for de rapporteringspliktige segmentene for regnskapsåret 2022 er som følger:

AVINOR KONSERN 31.12.2022:

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM
Trafikkinntekter	1 785,8	531,8	378,2	315,2	751,8	0,0
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Andre driftsinntekter	2 992,0	503,4	409,5	295,8	796,0	131,5
Konserninterne inntekter	5,0	0,5	8,2	3,5	76,1	22,6
Sum driftsinntekter	4 782,8	1 035,7	795,9	614,4	1 623,9	154,1
Lønn og andre personalkostnader	470,5	109,3	93,5	90,6	701,9	0,0
Andre driftskostnader	1 190,3	268,3	139,0	148,8	1 085,8	8,2
Konserninterne kostnader	373,5	136,8	115,4	89,7	752,9	1,5
Sum driftskostnader	2 034,3	514,3	347,9	329,0	2 540,6	9,7
EBITDA	2 748,5	521,3	448,0	285,4	-916,7	144,4
Av- og nedskrivninger	961,5	286,0	134,1	116,4	461,0	41,1
Driftsresultat	1 787,1	235,4	313,9	169,0	-1 377,7	103,3
Varige driftsmidler*	17 487,2	5 036,5	1 638,8	1 601,0	6 790,5	966,9

AVINOR KONSERN 31.12.2022 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	3 762,8	1 185,0	0,0		4 947,8
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	0,0		0,0
Andre driftsinntekter	5 128,2	181,4	161,0		5 470,7
Konserninterne inntekter	115,8	755,3	887,1	-1 758,2	0,0
Sum driftsinntekter	9 006,8	2 121,7	1 048,1	-1 758,2	10 418,5
Lønn og andre personalkostnader	1 465,8	1 474,9	740,4		3 681,0
Andre driftskostnader ¹⁾	2 840,3	259,3	569,4		3 668,9
Konserninterne kostnader	1 469,8	192,8	95,7	-1 758,2	0,0
Sum driftskostnader	5 775,8	1 927,0	1 405,4	-1 758,2	7 350,0
EBITDA	3 231,0	194,7	-357,2		3 068,5
Av- og nedskrivninger	2 000,1	127,7	130,9		2 258,7
Driftsresultat	1 230,9	67,0	-488,2		809,7
Varige driftsmidler*	33 520,9	355,7	1 029,0		34 905,6

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

AVINOR KONSERN 31.12.2021

Segmentinformasjon som er formidlet til konsernledelsen for de rapporteringspliktige segmentene for regnskapsåret 2021 er som følger:

AVINOR KONSERN 31.12.2021:

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM
Trafikkinntekter	842,5	320,6	228,1	181,3	536,9	0,0
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	97,2
Konserninterne inntekter	3,5	0,5	8,6	3,5	71,6	21,5
Sum driftsinntekter	2 149,6	542,8	399,0	319,5	984,7	118,7
Lønn og andre personalkostnader	437,1	106,3	92,4	85,6	749,6	0,0
Andre driftskostnader	804,6	180,5	128,5	97,7	843,4	16,2
Konserninterne kostnader	347,7	115,5	94,7	74,0	573,3	0,9
Sum driftskostnader	1 589,4	402,4	315,6	257,3	2 166,3	17,1
EBITDA	560,2	140,5	83,4	62,2	-1 181,6	101,6
Av- og nedskrivninger	948,0	302,5	122,7	109,5	437,3	33,2
Driftsresultat	-387,8	-162,0	-39,4	-47,3	-1 618,9	68,5
Varige driftsmidler*	16 283,4	5 171,1	1 669,9	1 626,3	6 201,7	692,1

AVINOR KONSERN 31.12.2021 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	2 109,3	813,6	0,0		2 922,9
Tilskudd fra staten	0,0	0,0	3 800,0		3 800,0
Andre driftsinntekter	2 295,9	173,8	121,6		2 591,3
Konserninterne inntekter	109,1	588,2	676,7	-1 374,0	0,0
Sum driftsinntekter	4 514,3	1 575,6	4 598,2	-1 374,0	9 314,1
Lønn og andre personalkostnader	1 471,0	1 375,2	716,6		3 562,7
Andre driftskostnader	2 070,9	343,3	377,6		2 791,8
Konserninterne kostnader	1 206,1	105,2	62,7	-1 374,0	0,0
Sum driftskostnader	4 748,0	1 823,6	1 156,9	-1 374,0	6 354,5
EBITDA	-233,7	-248,1	3 441,3		2 959,6
Av- og nedskrivninger	1 953,2	138,9	104,6		2 196,6
Driftsresultat	-2 186,8	-387,0	3 336,8		763,0
Varige driftsmidler*	31 644,5	848,2	375,8		32 868,5

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

NOTE 5 - Driftsinntekter og andre inntekter

INNTEKTER FRA KONTRAKTER MED KUNDER (IFRS 15)

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 (IFRS 16)

Inntekter ved utleie av fast eiendom med fast leievederlag resultatføres over leieavtalens løpetid. Inntekter ved utleie av fast eiendom med omsetningsbasert leievederlag resultatføres når inntekten er opptjent.

OFFENTLIGE TILSKUDD (IAS 20)

Offentlige tilskudd regnskapsføres i samsvar med IAS 20, regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte. Offentlige tilskudd innregnes når det foreligger rimelig sikkerhet for at selskapet både vil oppfylle vilkårene knyttet til tilskuddene samt motta tilskuddene.

Tilskudd fra staten (pandemitilskudd)
Avinor-konsernet mottok i 2021 direkte tilskudd fra staten for å kompensere for inntektsbortfall som følge av koronapandemien. Disse tilskuddene ble ansett å være mottakbare og gitt i den hensikt å yte umiddelbar finansiell støtte uten fremtidige tilknyttede utgifter og betingelser. Tilskuddene ble innregnet i resultatet på de tidspunktene de ble utbetalt, og presentert på egen linje i resultatregnskapet («tilskudd fra staten»).

Andre offentlige tilskudd

Offentlige tilskudd som gjelder anskaffelse av eiendeler presenteres i balanseoppstillingen ved at tilskuddene trekkes fra ved fastsettelse av eiendelens balanseførte verdi, mens tilskudd knyttet til resultatet presenteres i resultatregnskapet som «andre driftsinntekter».

Innregnede ikke mottatte tilskudd presenteres som «fordringer» i balanseoppstillingen. Det innregnes ikke fordringer på offentlige tilskudd utover påløpte tilskuddsberettigede utgifter. Mottatte tilskudd utover påløpte tilskuddsberettigede utgifter presenteres som «annen kortsiktig gjeld» i balanseoppstillingen.

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 takeoff, landing og flybevegelser til/fra gate. Underveisavgiften beregnes med utgangspunkt i flyets vekt kombinert med fløyet distanse, mens terminalavgiften beregnes med utgangspunkt i flyets vekt.

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

Trafikkinntektene, med unntak av underveisavgiften, fordeles på segmentene under lufthavndrift. Underveisavgiften tilordnes i sin helhet segmentet underveistjenester.

ANDRE DRIFTSINNTEKTER

Avinor AS og konsernet har inntekter fra salg av varer og tjenester

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2022	2021	2022	2021
Trafikkinntekter				
Startavgift	1 018,9	690,0	1 023,0	692,8
Passasjeravgift	1 062,5	522,9	1 066,9	525,1
Underveisavgift	0,0	0,0	1 185,0	813,6
Sikkerhetsavgift	1 163,5	562,5	1 169,0	565,1
Terminalavgift	503,8	326,4	503,8	326,4
Sum trafikkinntekter	3 748,7	2 101,8	4 947,8	2 922,9
Tilskudd fra staten	0,0	3 800,0	0,0	3 800,0
Andre driftsinntekter				
Salg av varer og tjenester:				
Duty free	68,3	12,1	68,3	12,1
Parkering	0,1	0,1	0,2	0,2
Annet	1 051,0	614,9	998,6	709,6
Sum salg av varer og tjenester	1 119,4	627,1	1 067,1	721,9
Leieinntekter:				
Duty free	2 068,8	594,4	2 068,8	594,4
Parkering	854,4	436,2	854,4	436,2
Annet	1 285,8	754,5	1 480,4	838,8
Sum leieinntekter	4 209,0	1 785,0	4 403,6	1 869,3
Sum andre driftsinntekter	5 328,4	2 412,1	5 470,7	2 591,3
Sum inntekter fra kontrakter med kunder	4 868,2	2 728,9	6 014,9	3 644,8
Sum leieinntekter	4 209,0	1 785,0	4 403,6	1 869,3
Tilskudd fra staten	0,0	3 800,0	0,0	3 800,0
Sum driftsinntekter	9 077,1	8 313,9	10 418,5	9 314,1

direkte til kunder eller gjennom utleie av areal som benyttes til det samme. Dette omfatter dutyfree, kiosk, parkering, butikker, servering, service, reklame, flydrivstoff, handlingstjenester, hoteller og infrastruktur med mer.

Salg av varer og tjenester

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

Leieinntekter

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

Leiekontrakter relatert til dutyfree, 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. I forbindelse med koronapandemien ble det i 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.

NOTE 6 - Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2022	2021	2022	2021
Lønnskostnader				
Lønninger	1 539,0	1 511,9	2 618,2	2 500,9
Arbeidsgiveravgift	242,1	231,0	401,7	386,2
Pensjonskostnader	324,6	361,1	554,0	592,8
Andre ytelser	73,9	55,5	107,2	82,9
Sum lønnskostnader	2 179,6	2 159,6	3 681,0	3 562,8
Sum lønnskostnader er redusert med:				
Balansførte lønnskostnader	124,6	80,3	185,6	190,7
Gjennomsnittlig antall årsverk	1 861	1 900	2 642	2 830

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, Avinor Flysikring AS.

Det foreligger ingen forpliktelser til å gi medlemmer av konsernledelsen eller styret særskilt vederlag ved opphør eller endring av ansettelsesforholdet eller vervet.

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.

YTELSER TIL LEDENDE PERSONER OG STYRET 2022

	STYRE-HONORAR	LØNN	NATURAL-YTELSER	PENSJONS-KOSTNAD	SAMLET GODTGJØRELSE
Ledende ansatte					
Abraham Foss, konsernsjef	0	3 457 999	8 252	299 542	3 765 793
Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og konsernstøtte	0	2 016 851	12 188	525 706	2 554 745
Knut Holen, konserndiretør regionale lufthavner *	0	1 733 248	8 252	317 636	2 059 136
Thorgeir Landevaag, konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling *	0	2 406 314	8 252	203 981	2 618 547
Petter Johannessen, konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO	0	2 124 170	11 420	739 565	2 875 155
Joachim Lupnaav Johnsen, konserndirektør kommersiell styring og utvikling	0	2 079 064	8 252	242 284	2 329 600
Anders Kirsebom, konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling *	0	2 536 862	13 952	518 816	3 069 629
Lars Vågsdal, konserndirektør teknologi (fra 01.04.2022)	0	2 049 059	6 189	206 040	2 261 288
Stine Ramstad Westby, konserndirektør store lufthavner	0	2 538 206	8 252	388 034	2 934 492
John-Ragnar Aarset, konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt (fra 15.02.2022)	0	1 685 400	7 564	213 955	1 906 919
Jan Gunnar Pedersen, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	0	2 310 329	7 412	263 865	2 581 606
Sum	0	24 937 501	99 984	3 919 426	28 956 911
Styret					
Anne Carine Tanum, styrets leder	514 500	0	0	0	514 500
Ola H. Strand, styrets nestleder	291 000	0	0	0	291 000
Rolf Gunnar Roverud, styremedlem	280 500	0	0	0	280 500
Linda Bernander Silseth, styremedlem	260 500	0	0	0	260 500
Inger Lise Strøm, styremedlem (fra 16.06.2022)	158 500	0	0	0	158 500
Eli Skrøvset, styremedlem (til 15.06.2022)	153 000	0	0	0	153 000
Olav Aadal, ansattvalgt styremedlem	238 000	1 710 016	7 412	239 276	2 194 704
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	280 500	886 458	8 252	200 819	1 376 029
Bjørn Tore Mikkelsen, ansattvalgt styremedlem	260 500	1 106 105	8 252	446 161	1 821 018
Sum	2 437 000	3 702 580	23 916	886 256	7 049 751

* Torgeir Landevaag har fra og med 15. august 2022 permisjon (med lønn) fra stilling som konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling for å gjennomføre videreutdanningsprogram. Anders Kirsebom har fra samme tidspunkt permisjon fra stilling som konserndirektør regionale lufthavner for å fungere som konserndirektør bærekraft, konsept og infrastrukturutvikling. Knut Holen fungerer fra samme tidspunkt som konserndirektør regionale lufthavner.

YTELSER TIL LEDENDE 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.

** 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.

NOTE 7 - Andre driftskostnader *Beløp i MNOK*

SPESIFIKASJON ANDRE DRIFTSKOSTNADER	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2022	2021	2022	2021
Andre driftskostnader				
Drift/vedlikehold bygninger	1 006,1	635,8	1 059,0	687,1
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	425,3	341,3	479,2	394,4
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold	646,8	489,5	651,3	492,0
Meteorologiske tjenester	2,7	3,0	53,3	60,7
Konsulentbistand	207,1	230,2	214,6	240,8
Øvrige eksterne tjenester	403,4	310,0	429,0	336,7
Tap på fordringer	6,2	-58,1	5,1	-70,2
Øvrige driftskostnader	342,0	285,4	563,4	445,4
Konserninterne driftskostnader	839,1	652,4	0,0	0,0
Sum	3 878,9	2 889,5	3 454,8	2 586,9

HONORAR TIL REVISOR

Honorar til revisor Ernst & Young AS (alle beløp er eks. mva):

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2022	2021	2022	2021
Lovpålagt revisjon	1,8	1,8	2,6	2,4
Andre attestasjonstjenester	0,5	0,3	0,6	0,5
Skatterådgivning	0,0	0,0	0,0	0,0
Annen bistand	0,5	0,1	0,5	0,1
Sum	2,9	2,2	3,7	2,9

NOTE 8 - Finansposter *Beløp i MNOK***INNTEKT FRA UTBYTTE**

Inntekter fra utbytter og konsernbidrag resultatføres når rett til å motta betaling oppstår. Se note 16 for øvrig omtale av prinsipper vedrørende finansposter.

SPESIFIKASJON AV FINANSINNTEKTER OG -KOSTNADER

SPESIFIKASJON	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2022	2021	2022	2021
Finansinntekter				
Renteinntekter eksternt	38,0	26,4	41,8	28,1
Renteinntekter på konserninterne fordringer	10,2	8,4	0,0	0,0
Konsernbidrag	71,7	631,4	0,0	0,0
Valutagevinster	3,2	0,0	5,7	1,2
Verdiendring derivater (kraft og valuta)	295,7	65,3	322,0	65,6
Reversert nedskrivning aksjer i datterselskap (note 20)	620,0	0,0	0,0	0,0
Andre finansinntekter	0,7	1,1	1,1	0,5
Sum finansinntekter	1 039,5	732,6	370,6	95,3
Finanskostnader				
Rentekostnader	674,7	609,0	665,5	608,0
Rentekostnad på konsernintern gjeld	33,4	5,0	0,0	0,0
Rentekostnad leieforpliktelser	15,5	14,8	16,2	13,7
Andre lånekostnader	4,7	7,0	4,7	7,0
Aktiverte lånekostnader (se note 11)	-55,6	-53,9	-87,8	-81,6
Andre finanskostnader	0,0	14,0	20,9	14,3
Nedskrivning aksjer i datterselskap (se note 20)	0,0	620,0	0,0	0,0
Verdiendringer utenlandsk valuta	8,8	14,0	8,9	28,9
Netto verdiendring lån hensyntatt derivater	490,7	167,2	490,7	167,2
Tap ved virkelig verdi på finansielle kontrakter (se note 16)				
- rentebytteavtale: kontantstrømsikring, overført fra egenkapital	0,0	0,0	0,0	0,0
- rentebytteavtale: sikring av virkelig verdi	-490,7	-167,2	-490,7	-167,2
Sum finanskostnader	681,5	1 229,8	628,4	590,3
Netto finansinntekt/-kostnad	358,0	-497,2	-257,9	-495,0

VERDIENDRINGER KRAFT

Konsernet gjennomfører økonomisk sikring i forbindelse med kjøp av kraft. Disse derivatene inngår ikke i sikringsbokføring for Avinor. Urealiserte og realiserte effekter av kraftderivatene er klassifisert som finansposter.

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 vurderes mot fremtidige forventede skattemessige resultater og verdsettes separat.

NETTO UTSATT SKATTEFORDEL

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

UNDERSKUDD TIL FREMFØRING

Svalbard lufthavn AS har et ikke oppført fremførbart underskudd på MNOK 92,8. Underskuddet er ikke oppført grunnet usikkerhet med hensyn til utnyttelsen av underskuddet.

ÅRETS SKATTEKOSTNAD

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2022	2021	2022	2021
Årets skattekostnad				
Betalbar skatt	0,0	61,2	0,0	0,0
for mye/lite betalt skatt tidligere år	0,0	-6,6	0,1	-13,2
Skatteeffekt konsernbidrag	-12,9	-1,4	0,0	0,0
Endring i utsatt skatt	123,5	85,3	124,9	73,3
Sum skattekostnad	110,6	138,5	125,0	60,1
Avstemming av effektiv skattesats				
Resultat før skatt	1 114,2	573,4	551,9	268,2
22 % skatt av resultat før skatt	245,1	126,2	121,4	59,1
Effekt av for mye/lite skatt tidligere år	0,0	0,0	0,0	0,0
Permanente forskjeller	-134,5	12,4	3,6	1,0
Skattekostnad	110,6	138,5	125,0	60,1
Effektiv skattesats	9,9 %	24,2 %	22,6 %	22,4 %

AVINOR AS: SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

	01.01.2022	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	FUSJON OG VIRKSOMHETS- OVERDRAGELSER	31.12.2022
Fordringer	3,7	-1,6	0,0	0,0	2,1
Anleggsmidler	-457,2	92,0	0,0	10,5	-354,7
Bruksretteiendeler	117,0	-13,8	0,0	5,6	108,8
Leieforpliktelser	-122,4	11,8	0,0	-6,0	-116,6
Langsiktig lån	-81,7	-36,6	0,0	0,0	-118,3
Avsetninger	-230,2	24,0	0,0	0,0	-206,3
Pensjoner	-799,5	20,6	193,6	-40,1	-625,3
Konsernbidrag	45,4	0,0	-74,1	0,0	-28,7
Gevinst- og tapskonto	-10,5	1,1	0,0	4,6	-4,8
Finansielle instrumenter	126,2	58,1	-200,0	0,0	-15,7
Underskudd til fremføring	0,0	-32,0	0,0	-54,0	-86,0
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 409,3	123,5	-80,5	-79,3	-1 445,6

	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

2022 2021

Utsatt skattefordel

Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	-1 321,5	-1 471,4
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	-235,0	-230,2
Sum utsatt skattefordel	-1 556,5	-1 701,6

Utsatt skatteforpliktelse

Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	108,8	243,2
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	2,1	49,1
Sum utsatt skatteforpliktelse	110,9	292,3

Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt -1 445,6 -1 409,3

AVINOR KONSERN: SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

	01.01.2022	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2022
Fordringer	-6,1	-3,1	0,0	-9,2
Anleggsmidler	-388,3	73,6	0,0	-314,6
Bruksretteiendeler	119,6	-13,2	0,0	106,4
Leieforpliktelser	-124,3	11,3	0,0	-113,0
Langsiktig lån	-81,7	-36,6	0,0	-118,3
Avsetninger	-232,1	8,9	0,0	-223,8
Pensjoner	-1 515,3	17,3	330,0	-1 167,9
Gevinst- og tapskonto	-12,5	10,0	0,0	-2,5
Finansielle instrumenter	126,2	58,4	-200,0	-15,3
Underskudd til fremføring	-82,6	-1,6	0,0	-84,2
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-2 197,0	124,9	130,1	-1 942,6

	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

2022 2021

Utsatt skattefordel

Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	-1 815,9	-2 191,4
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	-233,0	-251,4
Sum utsatt skattefordel	-2 049,0	-2 442,8

Utsatt skatteforpliktelse

Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	106,4	245,8
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	0,0	0,0
Sum utsatt skatteforpliktelse	106,4	245,8

Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt -1 942,6 -2 197,0

NOTE 10 - Immaterielle eiendeler *Beløp i MNOK*

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.

SPESIFIKASJON AV IMMATERIELLE EIENDELER

Immaterielle eiendeler består av flygeledersystemer.

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
Per 1. januar 2021		
Anskaffelseskost	409,7	691,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-74,9	-283,9
Balanseført verdi 01.01.	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	453,8
Per 31. desember 2021		
Anskaffelseskost	488,8	790,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-114,5	-337,0
Balanseført verdi 31.12.	374,3	453,8
Regnskapsåret 2022		
Balanseført verdi 01.01.	374,3	453,8
Tilførte kostpriser ved omorganisering	234,4	0,0
Tilgang	135,9	138,3
Avgang	0,0	0,0
Tilførte avskrivninger ved omorganisering	-178,6	0,0
Årets avskrivninger	-48,3	-60,5
Balanseført verdi 31.12.	517,8	531,6
Per 31. desember 2022		
Anskaffelseskost	859,1	929,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-341,3	-397,5
Balanseført verdi 31.12.	517,8	531,6
Økonomisk levetid	10 år	10 år
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær

NOTE 11 - Varige driftsmidler *Beløp i MNOK*

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

BYGGELANSRENTER

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 2022 henholdsvis MNOK 55,6 og MNOK 87,8 (2021: MNOK 53,9 og MNOK 81,5).

Gjennomsnittlig rentesats for Avinor AS og konsernet er beregnet til 3,12 prosent i 2022 og 2,62 prosent i 2021.

SIKKERHETSSTILLELSER

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

AVINOR AS: 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 2021							
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	-5 395,3	-715,6	-5 502,8	-1 585,8	-21 809,6
Balanseført verdi 01.01.	1 136,3	15 820,3	9 451,6	943,0	2 431,9	1 884,5	31 667,8
Regnskapsåret 2021							
Balanseført verdi 01.01.	1 136,3	15 820,3	9 451,6	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	9 300,0	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
Regnskapsåret 2022							
Balanseført verdi 01.01.	1 142,1	15 351,5	9 300,0	1 002,4	2 113,6	1 817,8	30 727,4
Tilførte verdier ved omorganisering	0,0	161,1	0,0	45,9	1 331,1	0,0	1 538,1
Tilgang	9,2	2 327,7	501,4	105,5	394,9	96,5	3 435,2
Avgang	0,0	-1,9	0,0	-0,9	-4,3	0,0	-7,1
Tilførte avskrivninger ved omorganisering	0,0	-3,5	0,0	-34,6	-805,4	0,0	-843,5
Årets avskrivninger	0,0	-846,6	-479,2	-102,6	-449,1	-114,1	-1 991,7
Balanseført verdi 31.12.	1 151,3	16 988,2	9 322,2	1 015,6	2 580,8	1 800,2	32 858,4
Per 31. desember 2022							
Anskaffelseskost	1 153,1	27 092,2	15 643,1	1 903,8	9 069,4	3 607,6	58 469,3
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,8	-10 104,0	-6 320,9	-888,2	-6 488,6	-1 807,4	-25 610,9
Balanseført verdi 31.12.	1 151,3	16 988,2	9 322,2	1 015,6	2 580,8	1 800,2	32 858,4
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 2021							
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
Balanseført verdi 01.01.	1 800,2	16 408,9	9 437,0	988,7	2 909,4	1 776,5	33 320,8
Regnskapsåret 2021							
Balanseført 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	-808,1	-462,6	-103,0	-604,8	-110,2	-2 088,7
Balanseført verdi 31.12.	1 806,0	15 919,6	9 283,5	1 043,1	2 653,7	1 708,8	32 414,6
Per 31. desember 2021							
Anskaffelseskost	1 808,4	25 308,8	14 690,7	1 879,1	9 025,2	3 156,2	55 868,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-9 389,2	-5 407,2	-836,0	-6 371,6	-1 447,4	-23 453,8
Balanseført verdi 31.12.	1 806,0	15 919,6	9 283,5	1 043,1	2 653,7	1 708,8	32 414,6
Regnskapsåret 2022							
Balanseført verdi 01.01.	1 806,0	15 919,6	9 283,5	1 043,1	2 653,7	1 708,8	32 414,6
Tilgang	14,9	2 875,7	501,5	107,8	508,0	101,1	4 108,9
Avgang	0,0	-2,1	0,0	-2,9	-4,3	0,0	-9,3
Årets avskrivninger	0,0	-909,2	-483,3	-107,2	-525,2	-115,4	-2 140,3
Balanseført verdi 31.12.	1 820,9	17 884,1	9 301,6	1 040,7	2 632,1	1 694,5	34 373,9
Per 31. desember 2022							
Anskaffelseskost	1 823,3	28 114,5	15 182,2	1 958,0	9 336,1	3 256,5	59 670,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-10 230,4	-5 880,6	-917,3	-6 704,0	-1 562,0	-25 296,8
Balanseført verdi 31.12.	1 820,9	17 884,1	9 301,6	1 040,7	2 632,1	1 694,5	34 373,9
Økonomisk levetid		10 - 50 år	15 - 50 år	10 - 20 år	5 - 15 år	5 - 40 år	
Avskrivningsmetode	IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

NOTE 12 - Anlegg under utførelse Beløp i MNOK

Avinor AS og konsernet har flere anleggsprosjekter under utførelse, av ulik størrelse og varighet. De største prosjektene som inngår i anlegg under utvikling per årsslutt 2022 er utvikling av fremtidige flygeledersystemer, nytt bagasjeanlegg på Oslo lufthavn, utvikling av fjernstyrte tårn og gjenoppbygging av nytt parkeringshus i Stavanger. I konsernet utgjør disse fire prosjektene rett over halvparten av balanseført anlegg under utførelse.

ANLEGG UNDER UTFØRELSE

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
Per 1. januar 2021		
Anskaffelseskost	2 789,6	4 171,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 01.01.	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	2 573,6
Reklassifisering *	-1 090,6	-1 358,6
Balanseført verdi 31.12.	3 632,8	5 386,7
Per 31. desember 2021		
Anskaffelseskost	3 632,8	5 386,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 31.12.	3 632,8	5 386,7
Herav klassifisert som immaterielle	0,0	724,0
Regnskapsåret 2022		
Balanseført verdi 01.01.	3 632,8	5 386,7
Tilførte verdier ved omorganisering	1 051,7	0,0
Tilgang	2 738,8	2 958,2
Reklassifisering *	-3 571,2	-4 247,2
Balanseført verdi 31.12.	3 852,1	4 097,7
Per 31. desember 2022		
Anskaffelseskost	3 852,1	4 097,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 31.12.	3 852,1	4 097,7
Herav klassifisert som immaterielle	704,8	704,8

* Reklassifisering av anlegg under utførelse knytter seg til ferdigstilte anlegg/prosjekter. De ferdigstilte anlegg/prosjekter presenteres som tilgang i relevante eiendelskategorier.

STORE UTBYGGINGSPROSJEKTER

Ny lufthavn Bodø

I desember 2021 vedtok Stortinget bygging av ny lufthavn i Bodø. Prosjektet innebærer at dagens lufthavn flyttes for å sikre areal til videre byutvikling. Ny lufthavn vil etter planen stå ferdig i løpet av 2029.

Styret i Avinor vedtok prosjektet i desember 2022 med kostnadsramme og styringsmål på henholdsvis MNOK 7 200 (2022-kr) og MNOK 6 100 (2022-kr) uten kjøp av arealer og uten finansieringskostnader.

Den vedtatte kostnadsrammen innebærer at Avinor skal bidra med MNOK 2 600 (2022-kr), mens resten finansieres av staten og Bodø kommune.

Med unntak av forberedende arbeider kan ikke byggingen av den nye lufthavnen starte før finansieringen er godkjent av EFTAs overvåkingsorgan (ESA). Godkjenningen forventes å foreligge i løpet av 2023.

Avinor er byggherre for prosjektet og deler risikoen likt med staten for en eventuell overskridelse av styringsmålet oppad til kostnadsrammen.

Risikoen for eventuell overskridelse av kostnadsrammen bæres i sin helhet av Avinor. Kostnadsrammen ("P85") tilsvarer en grense for totale prosjektutgifter som Avinor med 85 prosent sannsynlighet forventer å holde seg innenfor. For styringsmålet ("P50") er tilsvarende sannsynlighetsnivå 50 prosent.

I statsbudsjettet for 2023 ble det bevilget MNOK 450 til dekking av påløpte utgifter i perioden 2019 - 2023. Første utbetaling av statstilskudd vil finne sted når finansieringen er godkjent av ESA,

mens videre statstilskudd vil bli utbetalt på månedlig basis basert på påløpte prosjektutgifter.

For perioden 2019 - 2022 utgjør brutto prosjektutgifter for utbyggingsprosjektet MNOK 229,4. Etter innregning av statstilskudd, basert på bevilgning i vedtatt statsbudsjettet for 2023, utgjør netto prosjektutgifter i utbyggingsprosjektet MNOK 0,0 for perioden 2019-2022.

Spesifikasjon av regnskapsmessig behandling Ny lufthavn Bodø (Avinor AS og konsern):

	PRESENTASJON I RESULTAT- REGNSKAP OG BALANSE	NOTE	01.01.2019 - 31.12.2021	01.01.2022 - 31.12.2022	SUM
Balanseførte prosjektutgifter per 31.12.					
Brutto balanseførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse		28,0	59,9	87,9
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse		0,0	-87,9	-87,9
Netto balanseførte prosjektutgifter			28,0	-28,0	0,0
Resultatførte prosjektutgifter					
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		136,1	5,4	141,5
Innregning av tilskudd	Andre driftsinntekter	5	0,0	-141,5	-141,5
Netto resultatførte prosjektutgifter			136,1	-136,1	0,0
Totale prosjektutgifter					
Påløpte prosjektutgifter			164,1	65,3	229,4
Innregning av tilskudd			0,0	-229,4	-229,4
Netto prosjektutgifter			164,1	-164,1	0,0
Fordring vedrørende tilskudd per 31.12.					
Tilskudd innregnet knyttet til påløpte prosjektutgifter			0,0	229,4	229,4
Mottatte tilskudd			0,0	0,0	0,0
Fordring tilskudd per 31.12.	Fordringer	19	0,0	229,4	229,4

Ny lufthavn Mo i Rana

I juni 2021 vedtok Stortinget bygging av ny lufthavn i Mo i Rana som skal erstatte dagens lufthavn på Røssvoll. Ny lufthavn forventes å åpne for kommersiell trafikk i løpet av 2027.

Prosjektet er vedtatt innenfor en kostnadsramme på MNOK 3 320 (2021-kr). Den nye lufthavnen skal finansieres av staten samt et fast tilskudd på MNOK 600 fra Rana kommune og lokalt næringsliv. Avinor er byggherre for prosjektet og bærer risikoen for eventuell overskridelse av kostnadsrammen. Kostnadsrammen ("P85") tilsvarer en grense for totale prosjektutgifter som Avinor med 85 prosent sannsynlighet forventer å holde seg innenfor.

EFTAs overvåkingsorgan, ESA, godkjente finansieringsplanen for prosjektet i juni 2022 og tilskuddet fra lokalt næringsliv (MNOK 150) ble mottatt i juli 2022. Det kommunale bidraget (MNOK 450) utbetales i forbindelse med byggestart for totalentreprisen våren 2023.

Tilskudd fra lokalt næringsliv, kommune og staten regnskapsføres i samsvar med IAS 20 («Regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte»).

Det første statlige tilskuddet på MNOK 104, som gjelder påløpte utgifter til og med 2022, ble utbetalt i desember 2022. Kommende statstilskudd vil bli utbetalt på månedlig basis etter at bidraget fra privat næringsliv og Rana kommune er brukt opp og vil være basert på påløpte prosjektutgifter.

Pr 31. desember 2022 utgjør brutto prosjektutgifter for Ny lufthavn Mo i Rana MNOK 190. Mottatte tilskudd fra lokalt næringsliv og staten utgjør MNOK 254, hvorav MNOK 190 er ført som reduksjon av påløpte prosjektutgifter.

Dette innebærer at netto prosjektutgifter pr 31. desember 2022, etter innregning av lokale og statlige tilskudd, utgjør MNOK 0.

Spesifikasjon av regnskapsmessig behandling Ny lufthavn Mo i Rana (Avinor AS og konsern):

	PRESENTASJON I RESULTAT- REGNSKAP OG BALANSE	NOTE	01.01.2019 - 31.12.2021	01.01.2022 - 31.12.2022	SUM
Balansførte prosjektutgifter per 31.12.					
Brutto balansførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse		3,1	144,5	147,6
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse		0,0	-147,6	-147,6
Netto balansførte prosjektutgifter			3,1	-3,1	0,0
Resultatførte prosjektutgifter					
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		42,6	-0,2	42,4
Innregning av tilskudd	Andre driftsinntekter	5	0,0	-42,4	-42,4
Netto resultatførte prosjektutgifter			42,6	-42,6	0,0
Totale prosjektutgifter					
Pålopte prosjektutgifter			45,7	144,3	190,0
Innregning av tilskudd			0,0	-190,0	-190,0
Netto prosjektutgifter			45,7	-45,7	0,0
Forpliktelse vedrørende tilskudd per 31.12.					
Tilskudd innregnet knyttet til pålopte prosjektutgifter			0,0	190,0	190,0
Mottatte tilskudd			0,0	-254,0	-254,0
Forpliktelse tilskudd per 31.12.	Annen kortsiktig gjeld	19	0,0	-64,0	-64,0

NOTE 13 - Leieavtaler - bruksrettseiendeler og leieforpliktelser *Beløp i MNOK***KONSERNET SOM LEIETAKER - BALANSERTE 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 balansført leieforpliktelse for hver periode. Bruksretteiendeler avskrives over det korteste av kontraksperioden 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 leiebetalinger 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.

Leiebetalinger 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 UTLEIER - 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 balansførte leieavtaler inkluderer i hovedsak bygninger og annen fast eiendom, banesystemer og tomt/grunn. Av konsernets totale leieforpliktelse på MNOK 535,0 utgjør leie av kontorlokaler i Bjørvika, Oslo (hovedkontor) MNOK 244,8 og leie av Bodø Lufthavn fra Forsvarsbygg MNOK 154,2. Tilsvarende tall for 2021 var hhv MNOK 256,6 og 169,5. Leieavtalen for Bodø Lufthavn ble i slutten av 2021 forlenget frem til maksimalt 31. desember 2030. I forbindelse med utbygging av ny lufthavn Bodø skal det leide tomteområdet kjøpes fra Forsvarsbygg. Se note 12 for ytterligere omtale av ny lufthavn Bodø.

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 2022 er beregnet til 3,49 prosent (2021: 2,70 prosent).

AVINOR AS: BRUKSRETTEIENDELER

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FAST EIENDOM	BANE- SYSTEM	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
Per 1. januar 2021						
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
Balansført verdi 01.01.	22,8	395,8	71,0	2,3	0,5	492,5
Regnskapsåret 2021						
Balansført 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
Overføringer og reklassifiseringer	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
Balansført 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
Balansført verdi 31.12.	28,3	361,6	140,2	0,9	1,0	532,0
Regnskapsåret 2022						
Balansført verdi 01.01.	28,3	361,6	140,2	0,9	1,0	532,0
Tilførte kostpriser ved omorganisering	2,6	41,1	0,0	0,0	0,0	43,8
Tilgang	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1
Avgang	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tilførte avskrivninger ved omorganisering	-1,0	-17,3	0,0	0,0	0,0	-18,3
Årets avskrivninger	-0,9	-44,1	-17,0	-0,7	-0,1	-62,9
Balansført verdi 31.12.	29,0	341,2	123,2	0,3	0,9	494,6
Per 31. desember 2022						
Anskaffelseskost	35,1	529,9	187,0	4,8	1,4	758,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-6,1	-188,7	-63,7	-4,5	-0,5	-263,5
Balansført verdi 31.12.	29,0	341,2	123,2	0,3	0,9	494,6
Avskrivningsperiode	3 - 20 år	1 - 16 år	8 år	1 år	8 år	
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

AVINOR KONSERN: BRUKSRETTEIENDELER

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNE FAST EIENDOM	BANE-SYSTEM	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
Per 1. januar 2021						
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 01.01.	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
Overføringer og reklassifiseringer	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
Regnskapsåret 2022						
Balanseført verdi 01.01.	27,1	399,1	140,2	0,9	1,0	568,4
Tilgang	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,6
Avgang	0,0	-6,2	0,0	0,0	0,0	-6,2
Årets avskrivninger	-1,0	-39,5	-17,0	-0,7	-0,1	-58,3
Balanseført verdi 31.12.	26,2	354,0	123,2	0,3	0,9	504,6
Per 31. desember 2022						
Anskaffelseskost	30,1	499,4	187,0	4,8	1,4	722,6
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-3,9	-145,4	-63,8	-4,5	-0,5	-218,1
Balanseført verdi 31.12.	26,2	354,0	123,2	0,3	0,9	504,6
Avskrivningsperiode	3 - 20 år	1 - 19 år	8 år	1 år	8 år	
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

LEIEFORPLIKTELSE - *beløp i mnok*

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
31.12.2022					
Leieavtale hovedkontor Oslo (Oslo Atrium AS)	22,7	120,4	105,2	248,3	0,0
Leieavtale Bodø Lufthavn (Forsvarsbygg)	20,0	106,0	45,4	171,5	0,0
Øvrig lokalleie	29,3	116,6	13,3	159,2	112,7
Andre leieavtaler	1,8	7,1	12,1	20,9	3,9
Sum - nominelle leiebetalinger	73,7	350,0	176,1	599,9	116,6
Sum - nåverdi av leiebetalinger	72,7	318,1	139,2	529,9	107,7
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

AVINOR KONSERN

	UNDER 1 ÅR	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR	SUM
31.12.2022				
Leieavtale hovedkontor Oslo (Oslo Atrium AS)	29,8	146,5	105,2	281,5
Leieavtale Bodø Lufthavn (Forsvarsbygg)	20,0	106,0	45,4	171,5
Øvrig lokalleie	12,4	50,9	92,3	155,6
Andre leieavtaler	1,6	6,0	9,5	17,0
Sum - nominelle leiebetalinger	63,8	309,3	252,5	625,6
Sum - nåverdi av leiebetalinger	62,8	280,6	191,5	535,0
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

ÅRETS BEVEGELSE I LEIEFORPLIKTELSE	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2022	2021	2022	2021
Forpliktelse 01.01.	556,2	513,0	588,7	448,7
Tilførte forpliktelser ved omorganisering	27,3	0,0	0,0	0,0
Nye/endrede forpliktelser innregnet i perioden	0,1	95,1	0,6	186,3
Avgang leieforpliktelser	0,0	0,0	-6,7	0,0
Betaling av hovedstol	-53,6	-51,9	-47,6	-46,3
Betaling av renter	-15,5	-14,7	-16,2	-13,6
Rentekostnad tilknyttet leieforpliktelser	15,5	14,7	16,2	13,6
Forpliktelse 31.12.	529,9	556,2	535,0	588,7
Hvorav kortsiktig	72,7	66,7	62,8	63,4
Hvorav langsiktig	457,2	489,5	472,2	525,3
Netto kontantstrøm fra leieforpliktelser	-69,1	-66,6	-63,8	-59,9

KONSERNET SOM LEIETAKER – LEIEAVTALER SOM IKKE BALANSEFØRES

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2022	2021	2022	2021
Årets leiekostnader direkte kostnadsført				
Driftskostnader leieavtaler kortsiktige leieavtaler/leieavtaler av lav verdi	14,5	7,6	15,9	8,8
Driftskostnader knyttet til immaterielle eiendeler	189,7	170,9	217,5	202,9
Totale leiekostnader inkludert i andre driftskostnader	204,2	178,5	233,4	211,7

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 leieforpliktelser og bruksretteiendeler for noen av disse leieavtalene. I stedet kostnadsføres leiebetalingsene når de inntreffer. Konsernet innregner heller ikke

leieforpliktelser og bruksretteiendeler for kortsiktige leieavtaler.

OPSJONER OM Å FORLENGE EN LEIEAVTALE OG KJØPSOPSJONER

Per 31. desember 2022 er det ingen vesentlige fremtidige potensielle leiebetalinger som ikke er inkludert i leieforpliktelsene som følge av forlengelses- eller kjøpsopsjoner.

NOTE 14 - Nedskrivningstester Beløp i MNOK

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 fra 2020 og til og med første kvartal 2022. Økt fokus på klima, miljø og bærekraft bidrar til press på omstilling for luftfarten og endring i reisevaner.

Krigen i Ukraina og følgene den har for verdensmarkedene bidrar til økt usikkerhet rundt forventning om fremtidige inntekter.

De negative effektene er fortsatt vurdert som nedskrivningsindikatorer for konsernets kontantstrømgenererende enheter. Det er foretatt oppdaterte nedskrivningstester ved utgangen av 2022 som hensyntar ny informasjon og oppdaterte prognoser.

Usikkerhet om pandemiens ringvirkninger, klimarisiko, spenninger i verdensmarkedene som følge av krigen i Ukraina samt regulering av Avinors inntekter øker følsomheten for forutsetningene som er lagt til grunn i nedskrivningstestene.

Konsernets kontantstrømgenererende enheter (lufthavnvirksomhet og underveistjenester) 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 i norske kroner og neddiskonteres basert på et veid avkastningskrav relevant for Avinors virksomhet.

Det er høy usikkerhet knyttet til trafikkprognoser. Avinor har derfor basert seg på ulike scenarier ved fastsettelsen av kontantstrømmer i nedskrivningsvurderingene.

De mest sentrale forutsetningene benyttet ved nedskrivningstestene per 31. desember 2022 er angitt på neste side og representerer beste vurdering av sannsynlig utfall:

NØKKELFORUTSETNINGER

Nøkkelforutsetning	LUFTHAVNVIRKSOMHET	UNDERVEISJENESTER
Driftsmargin 2023	8,7 %	-3,9 %
Driftsmargin 2028	24,0 %	12,3 %
Inntekter i 2023 i % av 2019 *	79,5 %	101,3 %
Inntekter i 2028 i % av 2019 *	100,1 %	135,4 %
Driftskostnader 2023 i % av 2019 *	85,4 %	62,1 %
Driftskostnader i 2028 i % av 2019 *	89,1 %	69,0 %
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	5,4 %	5,0 %

* 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. Effekter av vedtatte endringer i taxfree-kvoter for tobakksvarer er innarbeidet i fremtidige kontantstrømmer.
- Det er i estimerte avgiftsinntekter lagt til grunn en forventning om at avgiftsnivået vil øke årlig med konsumprisindeksen i hele prognoseperioden.
- Det er forutsatt realøkning i avgiftene som Avinor krever inn.
 - For lufthavnavgiftene er det i år 6 lagt til grunn en kontantstrøm som gir avkastning på investert kapital lik avkastningskravet. Lufthavnavgifter er regulert etter «single till» (samfinansiering av lufthavnavgifter og kommersielle inntekter for alle lufthavnene under ett), som tilsier en regulering slik at Avinor over tid oppnår en resultatmargin som samsvarer med avkastningskravet.
 - For underveisavgifter forutsettes det at fremtidige ytelsesplaner gir en avkastning tilsvarende avkastningskravet.
- Kontantstrømmer etter år 6 er ekstrapolert i evighetsperspektiv med en vekstfaktor på 2 prosent 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.
- Det forventes at klima og bærekraft vil bidra til varige endringer i reisevaner, som omtalt i note 3. Dette er hensyntatt i prognosene gjennom forventning om høyere CO₂-kostnader (som påvirker både avgifter og kvotepriser), som igjen er prognostisert til en beregnet fremtidig nedgang i reisende på 3,2 millioner passasjerer i analyseperioden. Effektene forventes å komme gradvis i perioden fra 2023 og utover.

- Avkastningskravene som benyttes for de kontantgenererende enhetene er vurdert ved utgangen av 2022 basert på:
 - markedets forventninger for risikofrie renter og gjeldsrenter,
 - vurdering av avkastningskrav som forventes på egenkapital for denne typen virksomhet.

RESULTAT AV NEDSKRIVNINGSTESTER

Foretatte nedskrivningstester viser at bruksverdi overstiger regnskapsført verdi av eiendeler med MNOK 5 650 for lufthavnvirksomheten og med MNOK 900 for underveistjenester. Det er følgende ikke foretatt nedskrivning av varig verdifall ved utgangen av 2022.

SENSITIVITET NEDSKRIVNINGSTESTER

På tidspunktet for avleggelse av årsregnskapet for 2022 er det usikkerhet knyttet hvordan fokus på klima og bærekraft, krigen i Ukraina samt økt usikkerhet i verdensmarkedene vil kunne påvirke reiseaktiviteten og virksomheten fremover. Skulle administrasjonens nåværende forventninger ikke bli oppfylt, kan det føre til betydelig tap ved verdifall.

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

Endring i forutsetning	LUFTHAVNVIRKSOMHET		UNDERVEISJENESTER	
	Bruksverdi	Nedskrivning	Bruksverdi	Nedskrivning
Driftsmargin: -1,0 %	40 000	0	2 150	0
Driftsmargin: -2,0 %	37 350	0	1 800	0
Driftsinntekter: -1,0 %	40 650	0	2 100	0
Driftsinntekter: -2,0 %	38 500	0	1 700	0
Vekst i terminalledd: -0,5 %	37 000	100	1 950	0
Vekst i terminalledd: -1,0 %	32 550	4 550	1 550	50
Avkastningskrav: +0,5 %	36 500	600	1 900	0
Avkastningskrav: +1,0 %	31 700	5 400	1 450	150

NOTE 15 - Finansielle risikofaktorer *Beløp i MNOK*

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko. Med finansiell risiko menes likviditetsrisiko, renterisiko, valuta-risiko, motpartsrisiko, kraftpriserisiko 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 valuta-risiko, 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 16.

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 valutarisiko i kontantstrømmer nominert i utenlandsk valuta. Konsernet er i hovedsak eksponert mot euro og amerikanske dollar samt noe eksponering i svenske kroner og britiske pund.

På inntektssiden er konsernet eksponert for valutarisiko mot euro i forhold til norske kroner gjennom underveisavgiften. Perioden fra kursfastsettelse til innbetaling utgjør omtrent tre måneder. Valutainntekter selges på termin i den grad de ikke skal brukes til direkte valutautbetalinger i egen kontantstrøm. Konsernet har også valutarisiko knyttet til utbetalinger for kontrakter i utenlandsk valuta. Valutaterminer bokføres ikke som regnskapsmessig sikring. 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.

Konsernets obligasjonsgjeld denominert i euro sikres gjennom kjøp av rente- og valutabytteavtaler. Avinor benytter sikringsbokføring ved bokføring av rente- og valutabytteavtaler.

Valutarisiko er totalt sett vurdert til å være begrenset og det er derfor ikke utført sensitivetsberegninger. Nominelt beløp på utestående valutaterminkontrakter framgår av note 16.

Renterisiko

Konsernet er eksponert for renterisiko gjennom sine finansieringsaktiviteter (se note 16). Deler av den rentebærende gjelden har flytende rentebetingelser som innebærer at konsernet er påvirket av endringer i rentenivået.

For betjening av lån med flytende rente benytter konsernet rentebytteavtaler for å sikre egen kontantstrøm mot rentesvingninger. Alle rentebytteavtaler er balanseført til virkelig verdi.

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. Hensyntatt rentederivater har konsernet 67 prosent av sin rentebærende gjeld til fast rente i minst 12 måneder.

Per 31. desember 2022 er alle rentederivater tilpasset løpetid og øvrige betingelser for spesifikke lån.

Konsernet benytter ulike derivater for å justere den effektive renteeksponeringen.

Konsernets rentebytteavtaler har følgende forfall og med følgende snittrente som Avinor betaler:

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

TALL I PROSENT	2022	2021
2025	3,55	3,55
2027	3,02	3,02
2030	3,38	3,38

Per 31. desember 2022 har konsernet obligasjonslån og banklån på til sammen MNOK 3 080 (2021: MNOK 3 200) med flytende rente.

Tabellen øverst på neste sider viser sensitivitet for endringer i rentenivå på 0,50 og 1,50 prosent per balansedato. Beregningene hensyntar alle rentederivater. En økning i rentenivået reduserer konsernets resultat før skatt.

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	ENDRING I RENTENIVÅET I BASISPUNKTER	EFFEKT PÅ RESULTAT FØR SKATT	EFFEKT PÅ UTVIDET RESULTAT
2022			
	+50	-17,3	-21,8
	-50	17,3	21,8
	+150	-52,0	-65,5
	-150	52,0	65,5
2021			
	+50	-19,7	-26,6
	-50	19,7	26,6
	+150	-59,1	-79,8
	-150	59,1	79,8

Gjennomsnittlig rente på konsernets ulike kategorier av gjeldsfinansiering per 31. desember:

	2022 (%)	2021 (%)
Per 31. desember		
Kassekreditt	IA	IA
Statslån	1,62	1,35
Obligasjonslån	3,46	2,69
Banklån	3,63	2,26

Tallene inkluderer tilhørende rentesikringsderivater.

Avinor har samlede innlån per 31. desember 2022 på MNOK 22 248 (2021: 22 535), samt en ubenyttet revolverende trekkfasilitet og kassekreditt med ramme på totalt MNOK 4 300 (2021: MNOK 4 300).

Kraftpriserisiko

Avinor er eksponert for svingninger i kraftprisen gjennom å være en forbruker av elektrisk kraft. Konsernet gjør derfor kraftsikringer for å oppnå økonomisk forutsigbarhet. Tidshorisonten for sikring av kraftkontrakter er inneværende år pluss inntil fem år. Sikringene gjøres gjennom en blanding av daglige sikringer med mindre volum samt noen sikringer med større volum.

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	2022	2021
20 % økning i kraftpris (effekt på resultat før skatt)	120,3	42,2

KREDITTRISIKO

Konsernet har i det vesentlige kredittrisiko knyttet til flyselskaper, leietakere 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.

Konsernet har retningslinjer for å begrense eksponering for mulige tap.

Konsernet har ikke garantert for tredjeparts gjeld.

Konsernet har som strategi å ha fullsikret forventet forbruk for inneværende år.

Det er inngått bilaterale fysiske kraftkontrakter med Statkraft Energi AS. Kontraktene bokføres som finansielle instrumenter. Per 31. desember 2022 er det inngått kontrakter som dekker 100 prosent av forventet forbruk i 2023 til en snittpris lik rundt 100 euro per MWh. Kontraktene inngår ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon.

Sensitivetsanalyse for kraftkontrakter per årsslutt angir effekten på resultat før skatt om prisene på kraftsikringer hadde økt med 20 prosent:

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 inngår derivatkontrakter i henhold til egen policy.

Konsernet anser sin maksimale risikoeksponering å være balanseført verdi av kundefordringer og andre omløpsmidler. Se note 19 for ytterligere spesifikasjon av kundefordringer og tilhørende tapsavsetninger.

Konsernets hovedbankforbindelse har ekstern kredittvurdering Aa3 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.

Konsernet skal til enhver tid ha en likviditetsreserve som er tilstrekkelig til å drive virksomheten i minst tolv måneder. Se note 16 for omtale av likviditetsbeholdninger og ubenyttede trekkfasiliteter.

Tabellene nedenfor gir en oversikt over forfallsstrukturen for Avinor AS og konsernets finansielle forpliktelser per 31. desember, i nominelle beløp. 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).

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. Se også note 16 for informasjon om langsiktige lån og trekkfasiliteter.

AVINOR AS: FORFALLSTRUKTUR FINANSIELLE FORPLIKTELSE

	GJENVÆRENDE PERIODE					
	UNDER 1 MND	1-3 MND	4-12 MND	1-5 ÅR	OVER 5 ÅR	TOTALT
31.12.2022						
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *	53,0	134,0	1 513,0	12 825,0	10 833,0	25 358,0
Leieforpliktelser (note 13)	6,1	12,3	55,3	350,0	176,1	599,9
Andre forpliktelser (note 18)	8,0	16,0	72,1	817,1	0,0	913,2
Leverandørgjeld	366,3	180,4	0,0	0,0	0,0	546,7
Øvrig kortsiktig gjeld	317,0	156,1	0,0	0,0	0,0	473,2
Sum	750,5	498,8	1 640,4	13 992,1	11 009,1	27 890,9
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 (note 13)	5,6	11,3	50,7	348,4	223,1	639,1
Andre forpliktelser (note 18)	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
Øvrig 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

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

AVINOR KONSERN: FORFALLSTRUKTUR FINANSIELLE FORPLIKTELSE

	GJENVÆRENDE PERIODE					
	UNDER 1 MND	1-3 MND	4-12 MND	1-5 ÅR	OVER 5 ÅR	TOTALT
31.12.2022						
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *	53,0	134,0	1 513,0	12 825,0	10 833,0	25 358,0
Leieforpliktelser (note 13)	5,3	10,6	47,8	309,3	252,5	625,6
Andre forpliktelser (note 18)	16,3	32,7	147,1	817,2	0,0	1 013,3
Leverandørgjeld	435,6	214,5	0,0	0,0	0,0	650,1
Øvrig kortsiktig gjeld	346,0	170,4	0,0	0,0	0,0	516,4
Sum	856,2	562,3	1 707,9	13 951,5	11 085,5	28 163,4
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 (note 13)	5,4	10,7	48,2	320,1	311,8	696,2
Andre forpliktelser (note 18)	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
Øvrig 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

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

VURDERING AV VIRKELIG VERDI

Virkelig verdi av renteswapper, valutaterminkontrakter og kraftpriserderivater er fastsatt ved å benytte markedsverdi på balansedagen.

Balansført verdi av kontanter og kassakreditt er tilnærmet lik virkelig verdi på grunn av at disse instrumentene har kort forfalltid. Tilsvarende er balansført verdi av leverandørgjeld tilnærmet lik virkelig verdi da de inngås på «normale» betingelser.

Dette gjelder også for kundefordringer med unntak av kunde-forhold hvor det er betydelige forfalt, ikke betalt utestående.

Disse forfalte utestående fordringene er vurdert til virkelig verdi.

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

VURDERING AV VIRKELIG VERDI - SAMMENLIGNING BALANSEFØRTE VERDIER OG VIRKELIG VERDI

	AVINOR AS			
	2022		2021	
	Balansført verdi	Virkelig verdi	Balansført verdi	Virkelig verdi
Rentebærende gjeld				
Statslån	749,8	730,0	1 194,2	1 194,0
Obligasjonslån	17 095,1	15 607,0	16 868,2	17 874,4
Banklån	3 879,0	3 884,0	4 326,1	4 435,7
Leieforpliktelser	529,9	529,9	556,2	556,2

	AVINOR KONSERN			
	2022		2021	
	Balansført verdi	Virkelig verdi	Balansført verdi	Virkelig verdi
Rentebærende gjeld				
Statslån	749,8	730,0	1 194,2	1 194,0
Obligasjonslån	17 095,1	15 607,0	16 868,2	17 874,4
Banklån	3 879,0	3 884,0	4 326,1	4 435,7
Leieforpliktelser	535,0	535,0	588,7	588,7

Finansielle instrumenter etter verdsettelsesmetode

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

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

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. desember 2022:

AVINOR KONSERN	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
Eiendeler				
Derivater til virkelig verdi over resultat				
Valutaterminkontrakter	0,0	1,2	0,0	1,2
Kraftprisderivater	0,0	140,8	0,0	140,8
Derivater benyttet til sikring				
Renteswapper	0,0	1 377,9	0,0	1 377,9
Sum eiendeler	0,0	1 519,9	0,0	1 519,9
Forpliktelser				
Derivater til virkelig verdi over resultat				
Obligasjonslån	0,0	3 419,8	0,0	3 419,8
Valutaterminkontrakter	0,0	3,4	0,0	3,4
Derivater benyttet til sikring				
Renteswapper	0,0	1 585,8	0,0	1 585,8
Sum forpliktelser	0,0	5 009,1	0,0	5 009,1
Forpliktelser hvor virkelig verdi er presentert i note				
Rentebærende gjeld				
Statslån	0,0	730,0	0,0	730,0
Obligasjonslån	0,0	15 607,0	0,0	15 607,0
Banklån	0,0	3 884,0	0,0	3 884,0
Leieforpliktelser	0,0	535,0	0,0	535,0
Sum	0,0	20 756,0	0,0	20 756,0

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2022.

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				
Derivater til virkelig verdi over resultat				
Valutaterminkontrakter	0,0	2,8	0,0	2,8
Kraftprisderivater	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				
Derivater 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.

NOTE 16 - 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.

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 eiendelens 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 note 19 er aldersfordeling og tapsavsetninger for kundefordringer spesifisert.

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 kontraktsmessige kontantstrømmer og av den forretningsmodell som instrumentene holdes innenfor.

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.

DERIVATER OG SIKRING - AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	Nominelt beløp	Forfall	Referanserente
Per 31. desember 2022			
Kontantstrømsikring	1 265	2025	EURIBOR OG NIBOR
Virkelig verdi sikring	1 265	2025	NIBOR
Kontantstrømsikring	4 440	2027	EURIBOR OG NIBOR
Kontantstrømsikring	3 000	2030	NIBOR
Virkelig verdi sikring	5 589	2030	EURIBOR OG NIBOR

Sikringseffektiviteten vurderes basert på økonomisk sammenheng mellom sikringsinstrument og sikringsobjekt, samt at kredittrisiko ikke skal dominere verdiendringene til sikringsinstrumentet. Effektiviteten vurderes 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 sikringsderivatene.

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.

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)

Selskapets og konsernets har følgende rentebytteavtaler per 31. desember 2022:

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. Endringer i virkelig verdi på kraftpriskontrakter resultatføres som finansresultat.

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

Beløp som er ført over utvidet resultat og oppsamlet i egenkapitalen omklassifiseres til resultatregnskapet i den perioden som den sikrede forpliktelsen eller planlagte transaksjonen påvirker resultatregnskapet (for eksempel når det planlagte 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.

KATEGORIER AV FINANSIELLE INSTRUMENTER I BALANSEN:

AVINOR AS

	AMORTISERT KOST	VIRKELIG VERDI MED VERDIENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	SUM
per 31.12.2022				
Eiendeler				
Konserninterne fordringer	578,5	0,0	0,0	578,5
Derivater	0,0	142,0	1 377,9	1 519,9
Andre finansielle anleggsmidler	86,4	0,0	0,0	86,4
Kundefordringer	774,5	0,0	0,0	774,5
Andre fordringer	212,0	0,0	0,0	182,0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	1 188,6	0,0	0,0	1 188,6
Sum eiendeler	2 809,9	142,0	1 377,9	4 329,8
Forpliktelser				
Lån fra staten	749,8	0,0	0,0	749,8
Obligasjonslån	17 095,1	0,0	0,0	17 095,1
Banklån	3 879,0	0,0	0,0	3 879,0
Konsernintern gjeld	2 520,9	0,0	0,0	2 520,9
Derivater	0,0	5,3	1 585,9	1 591,2
Leieforpliktelser	0,0	529,9	0,0	529,9
Leverandørgjeld	546,7	0,0	0,0	546,7
Annen gjeld	475,5	0,0	0,0	475,5
Sum forpliktelser	25 267,0	535,2	1 585,9	27 388,2

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 KONSERN

	AMORTISERT KOST	VIRKELIG VERDI MED VERDIENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	SUM
per 31.12.2022				
Eiendeler				
Derivater	0,0	142,0	1 377,9	1 519,8
Andre finansielle anleggsmidler	86,7	0,0	0,0	86,7
Kundefordringer	1 045,8	0,0	0,0	1 045,8
Andre fordringer	216,5	0,0	0,0	186,5
Bankinnskudd, kontanter og lignende	1 188,6	0,0	0,0	1 188,6
Sum eiendeler	2 507,6	142,0	1 377,9	4 027,4
Forpliktelser				
Lån fra staten	749,8	0,0	0,0	749,8
Obligasjonslån	17 095,1	0,0	0,0	17 095,1
Banklån	3 879,0	0,0	0,0	3 879,0
Derivater	0,0	3,4	1 585,8	1 589,3
Leieforpliktelser	0,0	535,0	0,0	535,0
Leverandørgjeld	650,1	0,0	0,0	650,1
Annen gjeld	519,1	0,0	0,0	519,1
Sum forpliktelser	22 893,1	538,4	1 585,8	25 017,5

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	5 201,5
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
Derivater	0,0	12,5	851,1	863,6
Leieforpliktelser	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 forpliktelser	23 445,8	601,2	851,1	24 898,1

For nærmere omtale av kredittverdighet i finansielle eiendeler, se note 15.

DERIVATER

	AVINOR AS			AVINOR KONSERN		
	2022	2021	ENDRING	2022	2021	ENDRING
Eiendeler						
Renteswapper - kontantstrømsikring	855,5	962,4	-107,0	855,5	962,4	-106,9
Renteswapper - virkelig verdi sikring	522,4	418,9	103,5	522,4	418,9	103,5
Valutaterminkontrakter	1,3	1,2	0,1	1,2	2,8	-1,6
Energikontrakter	140,8	53,2	87,6	140,8	53,2	87,6
Sum eiendeler	1 519,9	1 435,7	84,2	1 519,9	1 437,3	82,6
Gjeld						
Renteswapper - kontantstrømsikring	1 585,9	851,1	734,8	1 585,8	851,1	734,7
Valutaterminkontrakter	5,3	11,2	-5,9	3,4	12,5	-9,1
Energikontrakter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum gjeld	1 591,2	862,3	728,9	1 589,2	863,6	725,6
Netto endring			-644,8			-643,0
Spesifikasjon av netto endring						
Verdiendringer og andre tap/gevinster			93,5			95,1
Renteswapper - ført i utvidet resultat			-908,8			-908,8
Valuta-/verdiendring renteswapper			170,5			170,7

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	VIRKELIG VERDI	ENDRING 2022	UTVIDET RESULTAT	AKKUMULERT VERDI I EGENKAPITAL
31.12.2022				
Derivater*				
Renteswaper - kontantstrømsikring	-730,4	-841,8	-1 287,7	-1 333,8
Renteswaper - virkelig verdi sikring	522,4	103,5	378,9	752,1
Sum	-208,0	-738,3	-908,8	-581,7

*Egen linje under finansielle eiendeler i balansen.

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	VIRKELIG VERDI	ENDRING 2020	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.

Rente- og valutaswap knytter seg til sikring av obligasjonslån i euro. Konsernet sikrer fullt ut valutarisiko fra euro til norske kroner. I tillegg er renterisiko i euro sikret til renter i norske kroner. Rentebetalingene er delvis sikret til fast rente og resterende til flytende rente i norske kroner.

OVERSIKT OVER SWAPER

	FORFALL	NOMINELT BELØP	RENTE I NORSKE KRONER
31.12.2022			
Rente- og valutaswap	2025	EUR 150 millioner	2,86 prosent p.a.
Rente- og valutaswap	2025	EUR 150 millioner	NIBOR
Rente- og valutaswap	2027	EUR 500 millioner	3,02 prosent p.a.
Rente- og valutaswap	2030	EUR 500 millioner	NIBOR
Renteswap	2030	NOK 1 000 millioner	2,20 prosent p.a.
Renteswap	2030	NOK 1 000 millioner	2,22 prosent p.a.
Renteswap	2030	NOK 1 000 millioner	3,57 prosent p.a.

Det har ikke vært ineffektivitet på sikringene.

Valutatermin- og energikontrakter defineres ikke som regnskapsmessig sikringsinstrument og er klassifisert som eiendel og/eller forpliktelse.

Nominelt beløp på utestående valutaterminkontrakter per 31. desember 2022 er MNOK x (2021: MNOK 58).

Nominelt beløp på utestående energikontrakter per 31. desember 2022 er MNOK x (2021: MNOK 157).

Gevinst og tap ført i utvidet resultat på rentebytteavtaler per 31. desember 2022 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	
	2022	2021	2022	2021
Andre finansielle anleggsmidler				
Andre langsiktige fordringer	86,4	183,5	86,7	184,7
Sum	86,4	183,5	86,7	184,7

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.

KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER

Kontanter og kontantekvivalenter består av kontanter, bankinnskudd og trekk på kassekreditt. I kontantstrømoppstillingen omfatter kontanter og kontantekvivalenter følgende:

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2022	2021	2022	2021
Kontanter og kontantekvivalenter	1 188,6	2 656,2	1 188,6	2 657,4
Kassekreditt	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum	1 188,6	2 656,2	1 188,6	2 657,4

Trekkrettighet

Avinor AS har en revolverende trekkfasilitet pålydende MNOK 4 000 (forfall 2026) og en kassekreditt på MNOK 300 knyttet til konsernkontoordningen i Nordea Bank. Det har aldri vært foretatt trekk på disse fasilitetene.

For konsernets revolverende trekkfasilitet er det krav om egenkapitalandel på minimum 30 prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld. Bokførte leieforpliktelser inngår i beregningen av netto rentebærende gjeld.

Konsernkontosystem

Avinor konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Avinor AS står som konsernkontoinehaver. 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 Avinorkonsernet har gjort.

Bankgarantier

Det er etablert bankgarantier for tilbakeholdt skyldig skattetrekk for ansatte. Bankgarantiene er på MNOK 113,8 i Avinor AS og MNOK 187,5 i Avinor-konsernet. Stille bankgarantier overstiger tilbakeholdt skyldig skattetrekk per 31.12.2022.

Lån

Lån regnskapsføres til pålydende 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	
	2022	2021	2022	2021
Langsiktige lån og leieforpliktelser				
Statslån	305,5	749,8	305,5	749,8
Obligasjonslån	17 095,1	16 868,3	17 095,1	16 868,3
Banklån	3 351,9	3 879,0	3 351,9	3 879,0
Leieforpliktelser	457,3	489,5	472,2	525,3
Sum langsiktig	21 209,7	21 986,7	21 224,6	22 022,5
Kortsiktige lån og leieforpliktelser				
1. års avdrag langsiktig gjeld	971,5	891,5	971,5	891,5
Leieforpliktelser	72,7	66,7	62,8	63,4
Sum kortsiktig	1 044,1	958,1	1 034,3	954,8
Sum kortsiktig og langsiktig lån og leieforpliktelser	22 253,8	22 944,8	22 259,0	22 977,3

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2022	2021	2022	2021
Lånebevegelser				
Balanseført verdi 01.01	22 944,8	27 663,2	22 977,3	27 598,9
Nedbetaling av langsiktig lån	-891,5	-3 381,5	-891,5	-3 381,5
Nedbetaling av leieforpliktelser	-35,6	-51,9	-47,5	-46,2
Netto lånebevegelser med kontantstrømeffekt	-927,1	-3 433,4	-939,0	-3 427,7
Andre endringer leieforpliktelser	27,3	95,1	-6,1	186,3
Valuta-/ verdiendring lån	208,8	-1 380,1	226,8	-1 380,1
Balanseført verdi 31.12.	22 253,8	22 944,8	22 259,0	22 977,3

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	2024	2025	2026	2027	2028	DERETTER	SUM
Statslån	305,5						305,5
Obligasjonslån		2 530,0	1 000,0	4 439,0	2 000,0	7 126,1	17 095,1
Banklån	527,1	527,1	527,1	527,1	363,5	880,0	3 351,9
Balanseført verdi 31.12.	832,6	3 057,1	1 527,1	4 966,1	2 363,5	8 006,1	20 752,5

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.

Obligasjonslån

Avinor AS og konsernets obligasjonslån per 31. desember 2022 fordeles seg som følger:

- pålydende MEUR 300, forfall 2025, rente 1,00 prosent p.a.
- pålydende MNOK 1 000, forfall 2026, rente NIBOR pluss 1,20 prosent p.a.
- pålydende MEUR 500, forfall 2027, rente 1,25 prosent p.a.
- pålydende MNOK 2 000, forfall 2028, rente 4,45 prosent p.a.
- pålydende MEUR 500, forfall 2030, rente 0,75 prosent p.a.
- pålydende MNOK 1 000, forfall 2031, rente 2,38 prosent p.a.

Det er ikke egenkapitalkrav for Avinors utstedte obligasjoner.

Banklån

Avinor AS og konsernets utestående banklån per 31. desember 2022 fordeles seg som følger:

- Den Europeiske Investeringsbanken
 - pålydende MNOK 1 525, forfall 2028, Fast rente
 - pålydende MNOK 1 900, forfall 2028, Fast rente
- Den Nordiske Investeringsbank
 - pålydende MNOK 1 000, forfall 2035, Flytende rente

I låneavtalene med Den Europeiske Investeringsbanken og Den Nordiske Investeringsbank kreves egenkapitalandel minimum 30 prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld. Bokførte leieforpliktelser inngår i beregningen av netto rentebærende gjeld.

Sertifikatlån

Avinor AS har ikke utestående sertifikatlån per 31. desember 2022.

NOTE 17 - Pensjoner *Beløp i MNOK*

Selskapet og konsernet er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon. Etablerte pensjonsordninger i selskapet og konsernet tilfredsstiller 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 er henførbart 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. Bruttopenjonene opptjent etter gammelt regelverk har vært garantert uavhengig av folketrygdens ytelser (bruttogarantien).

Ny lov om offentlig tjenestepensjon, 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 tjenestepensjonen 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 24.

Gavepensjon

Konsernet benytter gavepensjon som et virkemiddel for medarbeidere som vurderer å gå av med pensjon tidlig. 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 prosentatsats 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

PENSJONSKOSTNAD

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2022	2021	2022	2021
Årets pensjonskostnad er beregnet som følger:				
Kostnader ved inneværende periodes innskuddspensjoner og privat AFP	64,6	53,7	161,6	154,0
Kostnader ved inneværende periodes pensjonsopptjening	167,8	234,3	211,4	298,0
Rentekostnad	192,3	115,2	328,0	200,8
Avkastning på pensjonsmidlene	-126,0	-72,0	-198,7	-115,6
Ansattes 2 prosent innskudd	-16,8	-17,5	-19,2	-20,5
Administrasjonskostnader	2,5	2,7	2,9	3,2
Arbeidsgiveravgift	40,1	44,6	68,0	72,9
Årets pensjonskostnad (note 6)	324,6	361,1	554,0	592,8

NETTO PENSJONSFORPLIKTELSE YTELSESPENSJON

Forutsetninger benyttet for beregning av netto pensjonsforpliktelse

Lønnsøkning og pensjonsregulering er basert på siste oppdaterte veiledning fra Norsk Regnskapsstiftelse. Diskonteringsrenten er fastsatt basert på markedet for obligasjoner med fortrinnsrett (OMF).

	2022	2021
Diskonteringsrente og forventet avkastning på pensjonsmidler	3,20 %	1,90 %
Forventet lønnsvekst	3,50 %	2,75 %
Forventet pensjonsregulering	2,60 %	1,75 %
Forventet g-regulering	3,25 %	2,50 %
AFP-uttak	15,00 %	15,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate under 50	3,00 %	3,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate over 50	0,20 %	0,20 %

Uttakstilbøyeligheten for 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.

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

Den veide gjennomsnittlige durasjon på pensjonsforpliktelsen er 22,5 år for konsern og 19,5 år for Avinor AS.

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 2023 vil være 2,6 prosent (2,6 prosent i 2022 og 2,5 prosent i 2021) av et lønnsgrunnlag som er nærmere definert i ordningens vedtekter.

PENSJONSFORPLIKTELSER OG PENSJONSMIDLER

AVINOR AS

	2022			2021		
	SIKRET	USIKRET	SUM	SIKRET	USIKRET	SUM
Endring brutto pensjonsforpliktelse:						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	7 409,4	236,3	7 645,7	6 780,1	183,3	6 963,5
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptj.	164,6	8,1	172,8	123,9	70,4	194,3
Rentekostnad	188,1	4,2	192,3	113,6	1,6	115,2
Fusjon/fisjon	383,1	0,0	383,1	0,0	0,0	0,0
Aktuariell gevinst og tap	-634,2	7,5	-626,7	593,1	8,2	601,3
Utbetaling pensjon	-207,4	-32,2	-239,6	-201,3	-27,3	-228,7
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	7 303,5	224,0	7 527,5	7 409,4	236,3	7 645,7
Endringer brutto pensjonsmidler:						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	4 460,5	0,0	4 460,5	4 296,5	0,0	4 296,5
Avkastning på pensjonsmidler	126,0	0,0	126,0	72,0	0,0	72,0
Fusjon/fisjon	224,0	0,0	224,0	0,0	0,0	0,0
Premieinnbetalinger	284,2	0,0	284,2	256,8	0,0	256,8
Aktuarielle gevinster og tap	144,6	0,0	144,6	36,5	0,0	36,5
Utbetaling av pensjoner	-207,4	0,0	-207,4	-201,3	0,0	-201,3
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	5 031,9	0,0	5 031,8	4 460,5	0,0	4 460,5
Netto pensjonsforpliktelse	2 271,7	224,0	2 495,6	2 948,9	236,3	3 185,2
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	315,2	31,6	346,8	415,8	33,3	449,1
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	2 586,9	255,6	2 842,4	3 364,7	269,6	3 634,3
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	190,7		190,7	122,1	0,0	122,1
Forventet premiebetaling neste år	337,6		337,6	269,1	0,0	269,1
Forventet utbetaling neste år	-212,8		-212,8	-205,9	0,0	-205,9

AVINOR KONSERN

	2022			2021		
	SIKRET	USIKRET	SUM	SIKRET	USIKRET	SUM
Endring brutto pensjonsforpliktelse:						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	12 477,0	719,3	13 196,2	11 320,4	582,5	11 903,0
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptj.	192,9	23,2	216,1	139,1	115,9	255,0
Rentekostnad	313,8	14,2	328,0	192,8	8,0	200,8
Aktuariell gevinster og tap	-1 165,9	-34,8	-1 200,7	1104,2	50,7	1 154,9
Utbetaling pensjon	-290,6	-43,4	-333,9	-279,5	-37,8	-317,2
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	11 527,1	678,6	12 205,7	12 477,0	719,4	13 196,3
Endringer brutto pensjonsmidler:						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	7 149,3	0,0	7 149,3	6 967,6	0,0	6 967,6
Avkastning på pensjonsmidler	198,7	0,0	198,7	115,6	0,0	115,6
Premieinnbetalinger	370,2	0,0	370,2	281,9	0,0	281,9
Aktuarielle gevinster og tap	113,3	0,0	113,3	63,7	0,0	63,7
Utbetaling av pensjoner	-290,6	0,0	-290,6	-279,5	0,0	-279,5
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	7 541,0	0,0	7 541,0	7 149,3	0,0	7 149,3
Netto pensjonsforpliktelse						
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	554,1	95,0	649,2	747,6	100,6	848,2
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	4 540,2	773,6	5 313,9	6 075,2	820,0	6 895,2
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år						
	316,6		316,6	207,8	0,0	207,8
Forventet premiebetaling neste år	269,1		269,1	356,8	0,0	356,8
Forventet utbetaling neste år	-205,9		-205,9	-286,8	0,0	-286,8

Endringer i forpliktelsen

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2022	2021	2022	2021
Endringer i forpliktelsen:				
Netto pensjonsforpliktelse 1.1	3 185,2	2 666,9	6 047,0	4 935,2
Resultatført pensjonskostnad (ekskl. pensjonstrekk)	157,1	237,6	263,1	340,2
Premiebetalinger (ekskl adm kostnader)	-284,2	-259,5	-370,1	-285,1
Administrasjonskostnader	2,5	2,7	2,9	3,2
Utbetaling - usikrede ordninger	-32,2	-27,3	-43,4	-37,8
Fusjon/fisjon	238,5	0,0	79,3	0,0
Estimatavvik mot utvidet resultat	-771,3	564,8	-1 314,0	1 091,2
Netto pensjonsforpliktelse 31.12	2 495,6	3 185,2	4 664,6	6 047,0

Premiefastsettelse ytelser

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

Sensiviteter til pensjonsforpliktelsen

AVINOR AS

ENDRING I FORPLIKTELSE SOM FØLGE AV ETT PROSENTPOENG ENDRING I FORUTSETNINGER.	2022		2021	
	+1	-1	+1	-1
Diskonteringsrente	-1 218	1 579	-1 361	1 794
Lønnsvekst	309	-264	395	-342
G-regulering	356	-265	457	-350
Pensjonsregulering	793	-675	873	-720

AVINOR KONSERN

ENDRING I FORPLIKTELSE SOM FØLGE AV ETT PROSENTPOENG ENDRING I FORUTSETNINGER.	2022		2021	
	+1	-1	+1	-1
Diskonteringsrente	-2 205	2 906	-2 608	3 531
Lønnsvekst	408	-358	535	-456
G-regulering	597	-498	1 256	-987
Pensjonsregulering	1 360	-1 152	1 602	-1 292

NOTE 18 - Annen avsetning for forpliktelse *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	SUM
Balanse 1. januar 2021	11,0	1 007,3	1 018,3
Endring avsetning	35,3	0,0	35,3
Benyttet	-28,1	-64,2	-92,3
Balanse 31.12.2021	18,3	943,1	961,4
Andel kortsiktig	17,5	0,0	17,5
Andel langsiktig	0,8	943,1	943,9
Balanse 01.01.2022	18,3	943,1	961,4
Endring avsetning	175,1	29,9	604,0
Benyttet	-187,4	-65,9	-253,3
Balanse 31.12.2022	6,0	907,2	913,2
<i>Andel kortsiktig</i>	<i>2,4</i>	<i>0,0</i>	<i>2,4</i>
<i>Andel langsiktig</i>	<i>3,7</i>	<i>907,2</i>	<i>910,9</i>

AVINOR KONSERN	SLUTTAVTALER	MILJØ	SUM
Balanse 1. januar 2021	17,5	1 009,4	1 027,0
Endring avsetning	46,3	0,0	46,3
Benyttet	-40,0	-64,7	-104,7
Balanse 31.12.2021	23,8	944,7	968,6
Andel kortsiktig	22,7	0,0	22,7
Andel langsiktig	1,1	944,7	945,8
Balanse 01.01.2022	23,8	944,7	968,6
Endring avsetning	175,1	129,4	703,5
Benyttet	-192,6	-67,2	-259,8
Balanse 31.12.2022	6,4	1 006,9	1 013,3
Andel kortsiktig	2,7	0,0	2,7
Andel langsiktig	3,7	1 006,9	1 010,6

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

SLUTTAVTALER

Dette omfatter frivillige sluttpakker i samsvar med konsernets omstillingspolicy.

MILJØ

Det er avsatt for forventet kostnad knyttet til opprydding av forurenset grunn.

Det er forventning om at prisveksten for innsatsfaktorer knyttet til opprydding av forurenset grunn er høyere enn diskonteringseffekten av at oppryddingsarbeidet skal utføres i løpet av de neste fem årene. I linjen «endring avsetning» for 2022 er det dermed inkludert en estimert økning i forpliktelsen på MNOK 43 i Avinor AS og MNOK 44,9 i konsernet knyttet til nåverdiberegning av oppryddingsarbeidet per 31.12.2022. Se også note 24.

NOTE 19 - Fordringer og annen kortsiktig gjeld Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2022	2021	2022	2021
Kundefordringer	774,5	579,3	1 045,8	845,9
Konserninterne fordringer	248,5	662,5	0,0	0,0
Påløpte, ikke fakturerte inntekter	103,6	29,7	114,7	36,1
Forskuddsbetalte driftskostnader	101,7	90,9	132,6	121,8
Fordring tilskudd ny lufthavn Bodø (note 12)	229,4	0,0	229,4	0,0
Andre kortsiktige fordringer	108,4	25,4	101,8	40,0
Sum	1 566,0	1 387,8	1 624,3	1 043,9

ANNEN KORTSIKTIG GJELD

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2022	2021	2022	2021
Gjeld til selskap i samme konsern	2 520,9	1 115,1	0,0	0,0
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger)	249,8	234,7	372,4	377,3
Påløpte drifts- og investeringskostnader	501,4	331,8	513,3	492,3
Påløpte rentekostnader	293,4	262,8	293,4	262,8
Forskudd fra kunder	142,8	176,2	178,2	207,6
Forpliktelse tilskudd ny lufthavn Mo i Rana (note 12)	64,0	0,0	64,0	0,0
Øvrig kortsiktig gjeld	39,3	83,8	47,5	86,4
Sum	3 811,6	2 204,3	1 468,9	1 426,4

KUNDEFORDRINGER

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

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2022	2021	2022	2021
Kundefordringer	785,8	587,2	1 109,3	902,1
Nedskrivning for sannsynlig tap på kundefordringer	-11,3	-7,9	-63,5	-56,2
Bokført verdi kundefordringer	774,5	579,3	1 045,8	845,9
Årets konstaterte tap på kundefordringer	2,9	86,9	-2,2	93,5

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	
	2022	2021	2022	2021
Avsetning til tap 01.01.	7,9	149,2	56,2	216,2
Årets avsetning til sannsynlig tap på krav	3,4	5,5	7,3	8,2
Årets konstaterte tap	-2,9	-86,9	2,2	-93,5
Reversert tidligere avsetning	2,8	-59,9	-2,2	-74,6
Avsetning til tap 31.12.	11,3	7,9	63,5	56,2

Kredittisiko og valutarisiko vedrørende kundefordringer er nærmere omtalt i note 15, fremgangsmåte for verdsettelse av kundefordringer omtales i note 16.

Aldersanalyse av kundefordringene

	SUM	IKKE FORFALT	<30 D	31-60 D	61-90 D	>90 D
Avinor AS						
2022	785,8	757,2	23,4	0,0	0,3	4,9
2021	587,2	564,1	11,9	0,0	0,5	10,7
Avinor konsern						
2022	1 109,3	1 012,5	29,1	0,5	0,7	66,5
2021	902,1	802,7	14,3	0,9	1,0	83,2

KUNDEFORDRINGER OG ANDRE FORDRINGER I UTENLANDSK VALUTA

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2022	2021	2022	2021
EUR	0,0	0,0	164,2	153,1
Sum	0,0	0,0	164,2	153,1

NOTE 20 - 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 2022 alle datterselskaper 100 prosent.

Konserninterne transaksjoner, mellomværende og urelisert gevinst/tap mellom konsernselskaper elimineres. Regnskapsprinsipper i datterselskaper endres når dette er nødvendig for å oppnå samsvar med konsernets regnskapsprinsipper.

Datterselskap inkludert i det konsoliderte regnskapet for 2022.

DIREKTE EIDE	HJEMLAND	FORRETNINGS-KONTOR	HOVED-VIRKSOMHET	EIER-/STEMMEANDE	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2022	RESULTAT 2022
Svalbard Lufthavn AS	Norge	Longyearbyen	Flyplassdrift	100 %	104,3	76,7	-65,6
Avinor Flysikring AS	Norge	Oslo	Flysikringsstj.	100 %	775,0	545,2	63,0
Avinor Utvikling AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	674,1	590,7	0,1
Sum					1 553,4	1 212,5	-2,5

INDIREKTE EIDE	HJEMLAND	FORRETNINGS-KONTOR	HOVED-VIRKSOMHET	EIER-/STEMMEANDE	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2022	RESULTAT 2022
Flesland Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	108,0	138,4	16,1
Værnes Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	124,5	121,7	7,9
Sola Hotel Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	86,7	143,4	16,1
Hell Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	8,3	3,4	0,2
Hotell Østre AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	171,2	323,8	24,8
Flyporten AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	61,7	101,2	14,1
Sum					560,5	831,9	79,1

Alle indirekte eide datterselskap er eid via Avinor Utvikling AS.

Det foreslår følgende disponeringer i generalforsamlinger som avholdes i 2023: Avinor Utvikling AS og Avinor Flysikring AS overfører konsernbidrag på totalt MNOK 108 til Avinor AS.

Tilbakeført nedskrivning investering i datterselskapet Avinor Flysikring AS

I forbindelse med omorganiseringsprosessen ble det i 2022 gjennomført fornyet verdsettelse av investeringen i Avinor Flysikring AS. Basert på oppdaterte verdsettelse, ble det konstatert at bruksverdi for investeringen overstiger opprinnelig bokført verdi. Nedskrivningen på MNOK 620 gjennomført per årsslutt 2021 ble dermed i sin helhet reversert i 2022. Tilbakeføringen er presentert som finansinntekt i selskapsregnskapet til Avinor AS.

MORSELSKAP

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

Egenkapital for datterselskap er oppgitt før 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

Alle indirekte eide datterselskap er eid via Avinor Utvikling AS.

Det foreslår 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.

NOTE 21 - 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 vedta utbytte for 2021 eller 2022.

NOTE 22 - Nærstående *Beløp i MNOK***SAMFERDSELSDEPARTEMENTET**

Som eier av Avinor AS er staten ved Samferdselsdepartementet en nærstående part. Avinorkonsernet har langsiktige 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 31.12.2022:

	SVALBARD LUFTHAVN AS	AVINOR FLYSIKRING AS	AVINOR FLYPORTEN 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	5,0
Fordringer	20,2	222,6	4,3	0,0	0,0	0,0
Sum	120,2	222,6	4,3	0,0	0,0	5,0
Annen kortsiktig gjeld	48,6	2 274,0	63,0	30,3	40,1	-1,9
Sum	48,6	2 274,0	63,0	30,3	40,1	-1,9

AVINOR AS PER 31.12.2022 FORTS.

	SOLA HOTEL EIENDOM AS	HELL EIENDOM AS	HOTELL ØSTRE AS	SUM
Lån til foretak i samme konsern	0,0	0,0	225,0	330,0
Fordringer	0,0	0,3	1,2	248,5
Sum	0,0	0,3	226,2	578,5
Annen kortsiktig gjeld	25,2	2,1	39,7	2 520,9
Sum	25,2	2,1	39,7	2 520,9

AVINOR AS PER 31.12.2021:

	SVALBARD LUFTHAVN AS	AVINOR FLYSIKRING AS	AVINOR FLYPORTEN 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	21,3	0,0	0,0	0,1
Sum	116,2	623,5	21,3	0,0	0,0	15,1
Annen kortsiktig gjeld	42,0	871,9	57,4	10,5	33,5	2,1
Sum	42,0	871,9	57,4	10,5	33,5	2,1

AVINOR AS PER 31.12.2021 FORTS.

	SOLA HOTEL EIENDOM AS	HELL EIENDOM AS	HOTELL ØSTRE AS	SJØMAT- TERMINALEN 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	0,0	662,6
Sum	0,0	0,2	251,3	0,0	1 027,6
Annen kortsiktig gjeld	22,9	2,1	71,8	0,9	1 115,1
Sum	22,9	2,1	71,8	0,9	1 115,1

NOTE 23 - 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	
	2022	2021	2022	2021
Varige driftsmidler	3 109,1	1 107,7	3 164,9	2 521,0
Sum	3 109,1	1 107,7	3 164,9	2 521,0

NOTE 24 - Betingede utfall og usikre forpliktelser *Beløp i MNOK***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 på Harstad/Narvik lufthavn Evenes 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 innebærer endringer i driftsansvaret ved Andøya lufthavn. Avinor skal overta lufthavnoperatøransvaret fra Forsvaret medio 2023. Forsvaret skal legge ned den daglige operative militære aktiviteten ved Andøya flystasjon medio 2023. Forsvaret skal levere flyplassdriftstjenester frem til Forsvarets fremtidige ambisjonsnivå og Avinors driftskonsept er etablert, planlagt til medio 2024. Iverksett prosess skal bidra til å fastlegge rammebetingelser for overføringen av ansvaret, hvor en viktig faktor er finansiering av de merkostnader og merinvesteringer Avinor påføres.

YTRE MILJØ

I henhold til samlepålegg fra Miljødirektoratet ble det i 2019 gjennomført en foreløpig samlet 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 fluor organiske 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. Avinor har de siste årene mottatt flere pålegg fra Miljødirektoratet med krav om kartlegging, utarbeidelse av tiltaksplaner samt gjennomføring av oppryddingstiltak på flere lokaliteter der hvor det er PFAS-forurensning.

Det er gjennomført betydelige supplerende undersøkelser og kartlegginger av jord, vann, sediment og biota ved prioriterte lokaliteter.

I løpet av 2022 er det oversendt tiltaksplaner for opprydding på lokaliteter tilknyttet lufthavnene Haugesund, Svalbard, Kirkenes og Stavanger, og det jobbes med å utarbeide tiltaksplaner for lufthavnene Alta, Kristiansund, Ålesund, Kristiansand og Tromsø. I løpet av 2022 er det gjennomført opprydding på Rørvik lufthavn og ved ett av to brannøvingsfelt ved Bergen lufthavn. Oppryddingsarbeid ved det andre brannøvingsfeltet ved Bergen lufthavn skal gjennomføres innen sommeren 2023.

Erfaring med utarbeidelse av tiltaksplaner og gjennomførte oppryddingsprosjekter, viser at arbeidet på Avinors lufthavner kan bli mer omfattende enn det som det opprinnelig regnskapsmessig er gjort avsetning for, dersom det velges tradisjonell oppryddingsmetode med graving, transport og deponering på godkjent deponi. Ny kunnskap og dokumentasjon for nye tiltaksmetoder viser at det kan være mulig å gjennomføre oppryddingen på flere lufthavner til en lavere kostnad. Dette forutsetter god dokumentasjon og miljømyndighetenes aksept. I tillegg er det fortsatt usikkerhet knyttet til grenseverdier for opprydding, arealer og volumer masser som er forurenset. Avinor arbeider aktivt med å redusere usikkerhetene ved å bedre avgrense forurensningene, ha tett dialog med aktører som kan tilby mer kostnadseffektive tiltaksmetoder og uttesting av nye metoder, og oppdaterer avsetningene.

Avsetningen er basert på vurdering av oppryddingskostnaden på konkrete lokaliteter. Avsetningen oppdateres i takt med at ny kunnskap om forventet oppryddingskostnad blir tilgjengelig som følge av ytterligere kartlegginger og utarbeidelse av tiltaksplaner. Det er også gjort påslag i avsetningen for å ta høyde for usikkerheter knyttet omfang av oppryddingsarbeid på flere lokaliteter. Estimert avsetning, inkludert usikkerhetspåslag er nåverdi-beregnet for å reflektere at oppryddingsarbeidet skal gjennomføres frem i tid. Det er forventning om at prisveksten for innsatsfaktorer knyttet til opprydding av forurenset grunn er høyere enn diskonteringseffekten av at oppryddingsarbeidet skal utføres i løpet av de nærmeste årene.

Se også note 18 for spesifikasjon av bevegelsen i miljøavsetningen.

PENSJONER

Ny offentlig tjenstepensjonsordning

Ny lov om offentlig tjenstepensjonsordning, med ikraft-tredelse 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 2022. Ny lov inneholder ikke bestemmelser om ny AFP-ordning eller regler for særalderspensjon. 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.

NOTE 25 - Hendelser etter balansedagen

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

KONKURS I FLYR AS

Den 31. januar 2023 meldte Flyr AS at de begjærer seg konkurs og alle dets flygninger innstilles. Konkursen vil ikke påvirke Avinor sin stilling og resultat for 2022. Det er forventet at konkursen vil ha begrenset innvirkning på Avinor sine resultater for 2023.



Klimaregnskap for Avinor 2022

Avinor har i en årrekke kartlagt egne klimagassutslipp og lagde det første klimaregnskapet i 2007. Avinors klimaregnskap er bygget opp på følgende måte:

Scope 1 er Avinors direkte utslipp. Over årene har datakvaliteten på forbruksdata blitt bedre, da dette er noe lufthavnene rapporterer inn via en egen Miljødatabase.

Scope 2 angir indirekte utslipp som følge av virksomhetens energiforsyning og inkluderer innkjøpt elektrisitet og fjernvarme. Utslipp fra innkjøpt elektrisitetsforbruk angis med lokasjonsbasert og markedsbasert metode. Energioppfølgningssystemet som er etablert i Avinor gir god oversikt over hvor mye energi som blir brukt ved hver lufthavn.

- Lokasjonsbasert metode er et «fysisk» perspektiv på utslipp fra bedriftens elektrisitetsforbruk, der utslippsfaktoren er basert på faktiske utslipp fra elektrisitetsproduksjon som leverer strøm til nettet innenfor et geografisk område i et bestemt år.
- Markedsbasert metode baserer beregningene på hvorvidt virksomheten har kjøpt opprinnelsesgarantier for strømforbruket sitt. Avinor har ikke kjøpt opprinnelsesgarantert strøm de siste årene.

Scope 3 angir andre indirekte utslipp som forekommer oppstrøms og nedstrøms i selskapets verdikjede. Avinor har i dag oversikt over noen Scope 3-utslipp, som vist i tabellen, men vil i årene som kommer jobbe for å få oversikt over flere vesentlige Scope 3-utslipp.

SCOPE 1 - DIREKTE UTSLIPP (TONN CO2)				
UTSLIPPSKILDE	2019	2020	2021	2022
Forbruk baneavising	1 521	1 039	1 231	1 451
Forbruk kjøretøy	5 413	3 970	3 611	4 001
Forbruk termisk energi	796	526	511	472
Brannøving	111	94	116	178
Sum scope 1	7 841	5 629	5 469	6 102
SCOPE 2 - INDIREKTE UTSLIPP (TONN CO2)				
Elektrisitetsforbruk lokasjonsbasert	1 904	1 640	1 962	2 268
Elektrisitetsforbruk markedsbasert	123 760	81 180	87 636	83 510
Elektrisitetsforbruk Svalbard	1 058	998	944	1 035
Fjernvarme	310	215	342	283
Fjernvarme Svalbard	1 092	1 085	1 347	1 572
Sum scope 2 lokasjonsbasert	4 363	3 938	4 595	5 158
Sum scope 2 markedsbasert	126 219	83 478	90 269	86 400
SCOPE 3 - ANDRE INDIREKTE UTSLIPP (TONN CO2)				
Tjenestereiser fly	3 128	1 104	817	1 175
Tjenestereiser bil	62	43	52	59
Avfallstransport	178	100	94	240
Flydrivstoff tanket på Avinors lufthavner	2 693 931	1 166 784	1 212 782	2 118 279
Brannøving, utleie av felt	37	25	30	41
Ansattes reiser til/fra jobb*				
Forbruk glykol**	9 886	3 700	6 333	6 561
Sum scope 3	2 707 222	1 171 756	1 220 109	2 126 355

*Spørreundersøkelse ansattes reiser til/fra jobb er utsatt i 2020 og 2021 grunnet Covid. Gjennomføres Q1 2023 for 2022


**Inkluderer alt glykolforbruk, oppsamling er ikke hensyntatt


ERKLÆRING FRA STYRET OG KONSERN SJEF

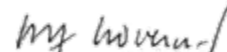
Vi erklærer etter beste overbevisning at årsregnskapet for perioden 1. januar til 31. desember 2022 er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og at opplysningene i regnskapet gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet.

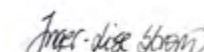
Vi erklærer også at årsberetningen gir en rettviseende oversikt over utviklingen, resultatet og stillingen til selskapet og konsernet, sammen med en beskrivelse av de mest sentrale risiko- og usikkerhetsfaktorer selskapet og konsernet står overfor.

Oslo, 28. mars 2023
Styret i Avinor AS



Anne Carine Tanum
Styrets leder



Ola H. Strand
Nestleder


Rolf G. Roverud


Inger-Lise Strøm


Linda Bernander Silseth


Bjørn Tore Mikkelsen


Heidi Anette Sørum


Olav Aadal


Abraham Foss
Konsernsjef

Revisors beretning - uttalelse om revisjon av årsregnskapet



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 2022, resultatregnskap, oppstilling over totalresultat, oppstilling over endringer i egenkapital og kontantstrømpoppstilling 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 2022 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 revisor sammenhengende i 10 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 2022. 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.



2

Pensjoner

Grunnlag for det sentrale forholdet

Morselskapet og konsernet hadde ved utgangen av regnskapsåret brutto pensjonsforpliktelse på henholdsvis kr 7 528 millioner og kr 12 206 millioner. Verdsettelsen av pensjonsforpliktelsene krever betydelig grad av skjønn og teknisk kompetanse, herunder bruk av eksterne 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

Vi vurderte forutsetninger knyttet til diskonteringsrente og dødelighet med eksterne og offentlig tilgjengelige data fra Norsk Regnskapsstiftelse. Videre sammenlignet vi forutsetninger knyttet til lønnsvekst mot konsernets historiske og forventede fremtidig utvikling. Vi vurderte endringer i forutsetninger knyttet til uttak av avtalefestet pensjonsordning (AFP) og særaldersordning mot historisk informasjon og antatt fremtidig utvikling, samt vurderte grunnlaget for økning i pensjonsforpliktelser relatert til fremtidig pensjonsregulering. Vi kontrollerte bestand-data lagt til grunn ved beregning av pensjonsforpliktelsene og vurderte kompetansen og objektiviteten til konsernets eksterne aktuar. Vi viser til note 17 i årsregnskapet for ytterligere informasjon.

Nedskrivningsvurderinger – varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

Grunnlag for det sentrale forholdet

Konsernet har balanseførte varige driftsmidler på kr 36 500 millioner, samt immaterielle eiendeler på kr 2 668 millioner. Reiserestriksjoner og andre samfunnsmessige tiltak som følge av Covid-19 pandemien har hatt betydelig negativ påvirkning på Avinors inntjening og lønnsomhet. Det forventes at økt fokus på klima, miljø og bærekraft vil kunne medføre press på omstilling for luftfarten og endring i reisevaner. Ledelsen har identifisert indikasjoner på verdifall på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler, og har foretatt nedskrivningsvurderinger ved å estimere gjenvinnbart 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, lufthavnsavgifter, driftskostnader, investeringer og diskonteringsrente. Som følge av omfanget av skjønnsmessige vurderinger, usikkerhet i estimater og forutsetninger som benyttes i ledelsens modeller for gjenvinnbart beløp, har nedskrivningsvurderingene vært et sentralt forhold ved revisjonen.

Våre revisjonshandlinger

Vi sammenlignet forutsetningene i kontantstrømmene mot ledelse- og styregodkjente prognoser, samt internasjonale tilgjengelige prognoser for flytrafikk utarbeidet av anerkjente bransjeorganisasjoner. Videre sammenlignet vi estimerte driftskostnader mot historiske data. Vi vurderte diskonteringsrenten mot eksterne informasjon om risikofri rente på statsobligasjoner, beta- og markedsrisikopremie for sektoren og justeringer for selskaps-spesifikke faktorer. Vi etterregnet nedskrivningsvurderingene samt ledelsens sensitivitetsanalyse. Vi vurderte også nedskrivningsvurderingene og noteopplysningene mot kravene i IFRS. Vi viser til note 3 for informasjon om estimatusikkerhet og note 14 om nedskrivningstester, forutsetninger og sensitivitene ved endringer i vesentlige forutsetninger.



3

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 er vesentlig inkonsistent med årsregnskapet, inneholder vesentlig feilinformasjon eller at årsberetningen, redegjørelsen om foretaksstyring eller redegjørelsen om samfunnsansvar 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 og for at det gir et rettvisende 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 regnskapsestimaterne og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.



4

- 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. 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, 28. mars 2023
ERNST & YOUNG AS

Revisjonsberetningen er signert elektronisk

Trond Stian Nyttveit
statsautorisert revisor

Uavhengig revisors beretning - Avinor AS 2022

A member firm of Ernst & Young Global Limited

Alternative resultatmål (APM)

Avinor utarbeider selskaps- og konsernregnskap i samsvar med International Financial Reporting Standards (IFRS) som fastsatt av EU. Alternative resultatmål er måltall som ikke er definert eller angitt i IFRS, men som Avinor benytter for å gi supplerende informasjon om drift og finansiell stilling. De alternative resultatmålene er konsistent beregnet over tid, og utledet fra finansielle størrelser beregnet i samsvar med IFRS.

DRIFTSRESULTAT FØR AVSKRIVNINGER / EBITDA

Resultatmålet viser resultat før finansposter, skatt og av- og nedskrivninger.

Avinor benytter EBITDA som et alternativt resultatmål, da dette er en tilnærming til beregning av fri kontantstrøm fra driften.

EBITDA er direkte avstembar mot og spesifisert på egen linje i resultatregnskapet.

RENTEBÆRENDE GJELD

Avinor benytter rentebærende gjeld som et alternativt resultatmål for å gi informasjon om størrelsen på og utviklingen av den rentebærende gjelden i selskapet og konsernet.

Beregning og avstemming av rentebærende gjeld

	Kilde	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
		2022	2021	2022	2021
Langsiktig rentebærende gjeld					
Lån fra staten	Balanse	305,5	749,8	305,5	749,8
Annen langsiktig gjeld	Balanse	20 447,0	20 747,3	20 447,0	20 747,3
Leieforpliktelser	Balanse	457,3	489,5	472,2	525,3
Sum langsiktig rentebærende gjeld		21 209,7	21 986,7	21 224,7	22 022,5
Kortsiktig rentebærende gjeld					
Sertifikatlån	Balanse	0,0	0,0	0,0	0,0
Første års avdrag langsiktig gjeld	Balanse	971,5	891,5	971,5	891,5
Leieforpliktelser	Balanse	72,7	66,7	62,8	63,4
Sum kortsiktig rentebærende gjeld		1 044,1	958,1	1 034,3	954,8
Rentebærende gjeld		22 253,9	22 944,8	22 259,0	22 977,3

NETTO RENTEBÆRENDE GJELD

Netto rentebærende gjeld er utgangspunkt for beregning av egenkapitalandelene som ligger til grunn for egenkapitalkrav i låneavtaler og selskapets vedtekter.

Beregning og avstemming av netto rentebærende gjeld

	Kilde	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
		2022	2021	2022	2021
Rentebærende gjeld	APM	22 253,9	22 944,8	22 259,0	22 977,3
Renteswapper - kontantstrømsikring, Gjeld	Note 16	1 585,9	851,1	1 585,8	851,1
Renteswapper - kontantstrømsikring, Eiendel	Note 16	-855,5	-962,4	-855,5	-962,4
Renteswapper - virkelig verdi sikring, Eiendel	Note 16	-522,4	-418,9	-522,4	-418,9
Bankinnskudd, kontanter og lignende	Balanse	-1 188,6	-2 656,2	-1 188,6	-2 657,4
Netto rentebærende gjeld		21 273,3	19 758,3	21 278,3	19 789,7

EGENKAPITALANDEL LÅNEAVTALER

Avinor oppgir egenkapitalandel knyttet til låneavtaler for å opplyse om selskapets overholdelse av krav som långivere har stilt i forbindelse med lån ytt til Avinor.

Det er angitt egenkapitalkrav i låneavtaler med Den Europeiske Investeringsbanken og Den Nordiske Investeringsbank. I henhold til låneavtalene skal konsernet ha en egenkapitalandel som ikke underskrider 30 prosent av sum egenkapital og netto rente-bærende gjeld. Egenkapitalkravene er satt på konsernets balanse, og det er dermed kun egenkapitalandel for konsernet som beregnes.

Beregning og avstemming av egenkapitalandel låneavtaler

	Kilde	AVINOR KONSERN	
		2022	2021
Egenkapital	Balanse	13 357,9	12 471,2
Netto rentebærende gjeld	APM	21 278,3	19 789,7
Sum egenkapital og rentebærende gjeld		34 636,2	32 261,0
Egenkapitalandel låneavtaler *		38,6 %	38,7 %

* Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld

VEDTEKTSFESTET EGENKAPITALANDEL

Avinor har i vedtektenes paragraf 5 et eksplisitt krav til egenkapitalandel, som gjennomgående omtales som vedtektsfestet egenkapitalandel.

Avinor benytter vedtektsfestet egenkapitalandel som et alternativt resultatmål ettersom dette er en sentral størrelse for å vurdere konsernets soliditet og kapasitet for å ta opp ytterligere ekstern finansiering. I henhold til vedtektene er vedtektsfestet egenkapitalandel kun relevant for konsernet, og følgelig er det kun for konsernets balansestørrelser vedtektsfestet egenkapitalandel beregnes ut fra.

Vedtektenes paragraf 5: Langsiktige lån til finansiering av anleggsmidler kan bare tas opp innenfor en ramme som sikrer at konsernets egenkapital ikke underskrider 40 prosent av summen av konsernets til enhver tid netto rentebærende gjeld og egenkapital. Ved inngåelse av langsiktige finansieringsavtaler kan det ikke stilles pant i enkelte eiendeler i Avinor AS eller datterselskaper som inngår i konsernets basisvirksomhet.

Regnskapsstandarden for beregning av leieforpliktelser knyttet til finansielle leieavtaler (IFRS 16) ble implementert etter at vedtektenes paragraf 5 ble fastsatt. Implementering av nye regnskapsstandarder skal etter ledelsens vurdering ikke påvirke vedtektsfestet egenkapitalkrav, og dermed trekkes leieforpliktelser ut av netto rentebærende gjeld ved beregning av vedtektsfestet egenkapitalandel.

Beregning og avstemming av vedtektsfestet egenkapitalandel

	Kilde	AVINOR KONSERN	
		2022	2021
Netto rentebærende gjeld	APM	21 278,3	19 789,7
Leieforpliktelser, langsiktig	Balanse	-472,2	-525,3
Leieforpliktelser, kortsiktig	Balanse	-62,8	-63,4
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		20 743,3	19 201,0
Egenkapital	Balanse	13 357,9	12 471,2
Sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		34 101,2	31 672,3
Vedtektsfestet egenkapitalandel *		39,2 %	39,4 %

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

EGENKAPITALANDEL

Avinor benytter egenkapitalandel som et alternativt resultatmål for å gi informasjon om selskapet og konsernets soliditet.

Beregning og avstemming av egenkapitalandel

	Kilde	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
		2022	2021	2022	2021
Egenkapital	Balanse	13 310,3	13 126,7	13 357,9	12 471,2
Sum egenkapital og gjeld	Balanse	45 451,7	44 306,8	45 935,4	46 376,7
Egenkapitalandel		29,3 %	29,6 %	29,1 %	26,9 %

KONTANTSTRØM FØR ENDRING GJELD

Avinor benytter kontantstrøm før endring gjeld som et alternativt resultatmål for å gi informasjon om nivået på kontranstrømmer som genereres eksklusiv effekter av økning eller reduksjon gjeld. Dette gir en informasjon om konsernets likviditetsutvikling før avdrag på lån og gir indikasjon på behov for tilførsel av kapital gjennom låneopptak.

Beregning og avstemming av kontantstrøm før endring gjeld

	Kilde	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
		2022	2021	2022	2021
Netto kontantsrøm fra driften	Kontantstrømpoppstilling	2 591,4	2 212,6	2 845,8	3 255,9
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	Kontantstrømpoppstilling	-2 482,9	-1 436,0	-2 745,5	-2 500,0
Betalte renter	Kontantstrømpoppstilling	-631,0	-685,8	-630,2	-688,6
Kontantstrøm før endring gjeld		-522,5	90,8	-529,9	67,3

IKKE FINANSIELLE MÅLTALL

Avinor benytter også ikke finansielle måltall for å gi informasjon om driften. Ikke finansielle måltall er ikke utledet av finansielle størrelser beregnet i samsvar med IFRS. Ikke finansielle måltall er konsistent definert over tid. Sentrale ikke finansielle måltall er beskrevet nedenfor.

Regularitet

Regularitet angir andelen av planlagte flygninger som faktisk blir gjennomført.

Punktlighet

Punktlighet angir andelen av flyvgangene som gikk i rute eller var mindre enn 15 minutter forsinket.





Styrets retningslinjer om fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer i Avinor-konsernet – for regnskapsåret 2023

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).

Avinors lederlønnspolitik skal være i samsvar med Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel (fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 12.12.2022).

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 lønssystem 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.

Lederlønnene 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 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 LEDEDE 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 konkurranse-dyktig, 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. Vilårene 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 tilstås 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 overvåkning 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 konserndirektørenes 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 i tråd med bestemmelsen i allmennaksjeloven § 6-16 b)

Rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i noterte selskaper med tilhørende forskrift.

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.

Rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i Avinor-konsernet

1. GENERELT

Styret i Avinor-konsernet skal i medhold av Avinors vedtekter § 8 sørge for at det årlig utarbeides rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i samsvar med allmennaksjeloven § 6-16 b) og tilhørende forskrift.

Gjeldende retningslinjer om fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer ble vedtatt i generalforsamling den 16. juni 2022.

2. GODTGJØRELSE 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,

Avinor Flysikring AS. I Avinor-konsernet foreligger det ikke variabel godtgjørelse, bonuser, opsjoner eller aksjeprogram. Ledende personer har kun fastlønsordninger.

Ledende personer mottar også naturalytelser etter ordninger som vurderes som vanlig for tilsvarende stillinger. I tillegg deltar ledende personer i konsernets pensjonsordninger nærmere beskrevet i styrets retningslinjer om lønn og godtgjørelse.

2.1 Tabellarisk oversikt over godtgjørelse til ledende personer

Godtgjørelse til ledende personer for det rapporterte regnskapsåret															
Navn på ledende person, stilling	Fot-note	Regnskapsår	Fast godtgjørelse			Variabel godtgjørelse		Ekstraordinære poster		Pensjonskostnad		Total godtgjørelse		Andel fast og variabel godtgjørelse	
			Fast-lønn(A)	Honorarer	Frynsegoder(B)	Ett-års variabel	Flerårig variabel	Fast	Variabel	Fast	Variabel	Fast	Variabel	Fast	Variabel
Abraham Foss, konsernsjef (fra 15.02.2021)		2022	3 457 999	0	8 252					299 542		3 765 793	0	100 %	0 %
		2021	2 886 381	0	12 293					124 317		3 022 991	0	100 %	0 %
Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og konsernstøtte		2022	2 016 851	0	12 188					525 706		2 554 745	0	100 %	0 %
		2021	1 943 369	0	31 173					500 482		2 475 023	0	100 %	0 %
Knut Holen, konserndiretør regionale lufthavner (fra 15.08.2022)	1	2022	1 733 248	0	8 252					317 636		2 059 136	0	100 %	0 %
		2021										0	0		
Thorgeir Landevaag, konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling (til 14.08.2022)	1	2022	2 406 314	0	8 252					203 981		2 618 547	0	100 %	0 %
		2021	2 114 552	0	12 125					168 004		2 294 681	0	100 %	0 %
Petter Johannessen, konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/ CFO		2022	2 124 170	0	11 420					739 565		2 875 155	0	100 %	0 %
		2021	2 039 953	0	37 786					708 802		2 786 541	0	100 %	0 %
Joachim L. Johnsen, konserndirektør kommersiell styring og utvikling		2022	2 079 064	0	8 252					242 284		2 329 600	0	100 %	0 %
		2021	1 932 202	0	22 195					135 272		2 089 669	0	100 %	0 %
Anders Kirsebom, konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling	1	2022	2 536 862	0	13 952					518 816		3 069 629	0	100 %	0 %
		2021	2 391 018	0	18 601					476 730		2 886 348	0	100 %	0 %
Lars Vågsdal, konserndirektør teknologi (fra 01.04.2022)		2022	2 049 059	0	6 189					206 040		2 261 288	0	100 %	0 %
		2021										0	0		
Stine R. Westby, konserndirektør store lufthavner		2022	2 538 206	0	8 252					388 034		2 934 492	0	100 %	0 %
		2021	2 444 737	0	22 841					368 268		2 835 845	0	100 %	0 %
John-Ragnar Aarset, konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt (fra 15.02.2022)		2022	1 685 400	0	7 564					213 955		1 906 919	0	100 %	0 %
		2021										0	0		
Jan G. Pedersen, adm. dir. Avinor Flysikring AS (fra 01.01.2022)		2022	2 310 329	0	7 412					263 865		2 581 606	0	100 %	0 %
		2021										0	0		

2.1.1. Fotnoter til tabellarisk oversikt over godtgjørelse til ledende personer

A) Fastlønn inkluderer månedslønn, feriepenger, trekk feriepenger, fast bilgodtgjørelse, trekkpliktige ytelser, uregelmessige tillegg arbeidstid og kompensasjon pensjonsordninger. B) Frynsegoder inkluderer fordel knyttet til ulike forsikringsordninger (gruppeliv, helse, reise og ulykke). C) Angitt stilling er aktuell stillingstittel. Enkelte ansatte har endret stilling i løpet av 2022 og 2021. Sammenligningstall for 2021 ikke angitt for personer som kun har hatt ledende stilling i 2022. 1) Thorgeir Landevaag har fra og med 15. august 2022 permisjon (med lønn) fra stilling som konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling for å gjennomføre videreutdanningsprogram. Anders Kirsebom har fra samme tidspunkt permisjon fra stilling som konserndirektør regionale lufthavner for å fungere som konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling. Knut Holen fungerer fra samme tidspunkt som konserndirektør regionale lufthavner.

3. GODTGJØRELSE TIL MEDLEMMER AV STYRET

Godtgjørelse til styremedlemmer fastsettes av generalforsamlingen. Enkelte styremedlemmer er også medlem av utvalg til styret (revisjons- og risikostyringsutvalg og HR-, kompensasjons- og HMS-utvalg). Godtgjørelse for disse vervene fastsettes også av generalforsamlingen. Angitt honorar i nedenstående tabell omfatter godtgjørelse for styreverv og deltakelse i utvalg.

3.1. Tabellarisk oversikt over godtgjørelse til medlemmer av styret

Godtgjørelse til medlemmer av styret								
Navn på styremedlem, rolle	Fot-note	Regnskapsår	Godtgjørelse medlemmer av styret		Total godtgjørelse		Andel fast og variabel godtgjørelse	
			Styrehonorar	Utvalgshonorar	Fast	Variabel	Fast	Variabel
Anne Carine Tanum, styrets leder		2022	478 000	36 500	514 500	0	100 %	0 %
		2021	463 000	35 500	498 500	0	100 %	0 %
Ola H. Strand, styrets nestleder		2022	291 000		291 000	0	100 %	0 %
		2021	281 500		281 500	0	100 %	0 %
Rolf Gunnar Roverud, styremedlem (fra 01.07.2021)		2022	238 000	42 500	280 500	0	100 %	0 %
		2021	117 000	21 000	138 000	0	100 %	0 %
Linda Bernander Silseth, styremedlem		2022	238 000	22 500	260 500	0	100 %	0 %
		2021	230 500	21 500	252 000	0	100 %	0 %
Inger Lise Strøm, styremedlem (fra 16.06.2022)		2022	121 000	37 500	158 500	0	100 %	0 %
		2021			0			
Eli Skrøvset, styremedlem (til 15.06.2022)		2022	117 000	36 000	153 000	0	100 %	0 %
		2021	230 500	71 000	301 500	0	100 %	0 %
Olav Aadal, ansattvalgt styremedlem	A	2022	238 000		238 000	0	100 %	0 %
		2021	230 500		230 500	0	100 %	0 %
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	A	2022	238 000	42 500	280 500	0	100 %	0 %
		2021	230 500	41 500	272 000	0	100 %	0 %
Bjørn Tore Mikkelsen, ansattvalgt styremedlem	A	2022	238 000	22 500	260 500	0	100 %	0 %
		2021	230 500	21 500	252 000	0	100 %	0 %
Herlof Nilssen, styremedlem (til 30.06.2021)		2022						
		2021	113 500	20 500	134 000	0	100 %	0 %

3.1.1. Fotnoter til tabellarisk oversikt over godtgjørelse til medlemmer av styret

A) Oppgitt godtgjørelse til medlemmer av styret inkluderer kun godtgjørelse mottatt i egenskap av rollen som styremedlem. Godtgjørelse ansattvalgte styremedlemmer har mottatt i egenskap av ordinært ansettelsesforhold i Avinor-konsernet er ikke medtatt i tabellen.

4. AKSJEBASERT GODTGJØRELSE

Ingen personer i Avinor-konsernet har avtale om aksjebasert godtgjørelse.

5. RETT TIL Å TILBAKEKALLE VARIABEL GODTGJØRELSE

Ingen personer i Avinor-konsernet har avtale om variabel godtgjørelse.

6. FRAVIKELSE FRA RETNINGSLINJENE

Styret kan i ekstraordinære tilfeller beslutte å fravike vedtatte retningslinjer, som angitt i retningslinjenes punkt 8.

I 2022 har det ikke vært tilfeller hvor retningslinjene er fraveket.

7. SAMSVAR MED RETNINGSLINJER

Retningslinjene for fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer i Avinor-konsernet skal bidra til oppnåelse av konsernets

forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne.

Lederlønningene i Avinor-konsernet skal være konkurransedyktige, 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, og lønnsystemet skal være forståelig og akseptabelt.

Avinor gjennomførte i 2022 et lønnsoppgjør der ledende ansatte i konsernet fikk et oppgjør innenfor rammen for lønnsoppgjøret i Avinor-konsernet som var i tråd med rammen for frontfaget (3,7 %) på lik linje som øvrige ansatte i konsernet. Styret er av den oppfatning at det må aksepteres at kronemessig lønnsvekst

er høyere for ledende ansatte enn øvrige ansatte så lenge Avinor forholder seg til samme prosentvise ramme for oppgjøret som for øvrige ansatte. Dette er i tråd med selskapets uttalte målsetning om konkurransedyktig avlønning. I Avinor-konsernet er det flere grupper av ansatte som grunnet type stilling har lønn som ligger på nivå med ledende ansatte i konsernet, noe som også taler for at det er prosentvis vekst i lønnsnivå som er relevant å forholde seg til ved vurdering av lønnsveksten for ledende ansatte.

For enkelte ledende ansatte har årlig lønnsvekst i 2022 vært høyere enn 3,7 prosent. Dette skyldes at den ledende ansatte har fått endret lønn i forbindelse med endring av stilling eller ansvarsområde i løpet av året. I tillegg kan endringer i enkeltstående komponenter av total godtgjørelse (skattepliktige fordeler forsikringsordninger, skattepliktig andel av reisekompensasjon eller lignende) også bidra til at årlig endring i kompensasjon tilsynelatende avviker fra avtalt ramme for lønnsvekst, på tross av at den

ledende ansatte har hatt en lønnsvekst i samsvar med rammen.

Det er styrets oppfatning at samlet godtgjørelse til ledende personer for 2022 er i overensstemmelse med konsernets retningslinjer, og at retningslinjene er innrettet slik at de bidrar til oppnåelse av konsernets forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne.

8. SAMMENLIGNINGSINFORMASJON

Nedenstående tabell gir informasjon om de siste fem regnskapsårs årlige endringer i samlet godtgjørelse for ledende personer, selskapets resultater og endring i gjennomsnittlig lønn for andre ansatte enn ledende personer.

Andre ansatte enn ledende personer er i tabellen definert som alle andre ansatte enn de som er listet særskilt opplistet i tabellen som ledende ansatte.

SAMMENLIGNBAR TABELL OVER GODTGJØRELSE OG SELSKAPETS YTELSE OVER DE SISTE FEM RAPPORTERTE REGNSKAPSÅR (RFY)							
Godtgjørelse for ledende personer		FOF-NOTE	2018 vs. 2017	2019 vs. 2018	2020 vs. 2019	2021 vs. 2020	2022 vs. 2021
Navn	Stilling (C)	A	I % (D)				
Abraham Foss	Konsernsjef	1					3,7 %
Dag Falk-Petersen	Konsernsjef	2	2,3 %	6,6 %	-1,5 %	7,8 %	
Øyvind Hasaas	Konserndirektør drift og infrastruktur	3	-3,0 %	1,2 %	0,3 %	4,4 %	
Stine Ramstad Westby	Konserndirektør store lufthavner	4	4,1 %	11,6 %	13,7 %	8,2 %	3,8 %
Helge Eidsnes	Lufthavndirektør Bergen lufthavn	5			4,3 %	8,9 %	
Aslak Sverdrup	Lufthavndirektør Bergen lufthavn	6	-3,0 %	27,8 %			
Anette Sigmundstad	Lufthavndirektør Stavanger lufthavn	7			-0,8 %	5,1 %	
Leif Anker Lorentzen	Lufthavndirektør Stavanger lufthavn	8	0,0 %	2,5 %			
Marit Helene Stigen	Lufthavndirektør Trondheim lufthavn	9		11,1 %	0,6 %	6,2 %	
Mari Hermansen	Konserndirektør organisasjon og konsernstøtte	10	3,0 %	3,6 %	0,9 %	4,6 %	3,7 %
Petter Johannessen	Konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO	11	1,7 %	2,7 %	-0,6 %	5,3 %	4,1 %
Anders Kirsebom	Konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling	12	3,2 %	5,8 %	-0,1 %	6,3 %	6,1 %
Thorgeir Landevaag	Konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling (permisjon)	13		14,1 %	1,3 %	6,0 %	13,7 %
Knut Hølen	Konserndirektør regionale lufthavner	14					
Joachim L. Johnsen	Konserndirektør kommersielt	15				7,1 %	7,5 %
Margrethe Snekerbakken	Konserndirektør strategi, sikkerhet og miljø	16	10,6 %	-2,8 %			
Jon Sjølander	Konserndirektør strategi og utvikling	17	2,6 %				
Egil Thompson	Konserndirektør kommunikasjon og marked	18	2,7 %	2,4 %	0,7 %	5,6 %	
Lars Vågsdal	Konserndirektør teknologi	19					
John-Ragnar Aarset	Konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt	20					
Jan Gunnar Pedersen	Administrerende direktør Avinor Flysikring AS	21					33,1 %
Selskapets resultat							
EBITDA konsern			34,4 %	-13,5 %	-49,4 %	64,4 %	1,4 %
Resultat før skatt konsern			133,9 %	-39,9 %	-202,9 %	129,0 %	105,8 %
Gj.snittlig godtgjørelse fordelt på antall årsverk							
Gj.snittlig årslønn eks. ledergruppe, konsern		B	3,2 %	3,0 %	1,7 %	2,7 %	3,7 %

8.1.1. Fotnoter til tabellarisk oversikt over siste fem års endring i godtgjørelse

- A) Tabell viser endring i total utbetalt kompensasjon i løpet av året. Pensjonsopptjening inngår ikke i oversikten. Endring presenteres kun for de år vedkommende har vært i konsernledelsen begge årene.
- B) Tabell viser oversikt over forhandlet gjennomsnittlig lønnsvekst.
- C) Aktuell ledende stillingstittel. For personer som har gått ut av konsernledelsen er siste stillingstittel angitt.
- D) Der hvor ledende ansatte kun har vært ansatt deler av året, er lønnskostnad annualisert for å gi relevante sammenligningstall.
- Abraham Foss konsernsjef fra 15.02.2021.
 - Dag Falk-Petersen konsernsjef til og med 14.02.2021.
 - Øyvind Hasaas lufthavndirektør Oslo Lufthavn til og med 2018, konserndirektør drift og infrastruktur 01.01.2019 - 31.03.2022.
 - Stine Ramstad Westby, Konserndirektør drift og infrastruktur til og med 2018, lufthavndirektør Oslo lufthavn fra og med 2019, lufthavndirektør Oslo Lufthavn / konserndirektør store lufthavner fra og med 2022.
 - Helge Eidsnes lufthavndirektør Bergen lufthavn fra 19.08.2019. Fra og med 2022 er Bergen Lufthavn organisert under store lufthavner og Eidsnes sitter ikke lenger i konsernledelsen.
 - Aslak Sverdrup lufthavndirektør Bergen lufthavn til 28.02.2019.
 - Anette Sigmundstad lufthavndirektør Stavanger lufthavn fra 01.03.2019. Fra og med 2022 er Stavanger lufthavn organisert under store lufthavner og Sigmundstad sitter ikke lenger i konsernledelsen.
 - Leif Anker Lorentzen lufthavndirektør Stavanger lufthavn til 01.03.2019.
 - Marit Helene Stigen lufthavndirektør Trondheim Lufthavn fra 01.02.2018. Fra og med 2022 er Trondheim lufthavn organisert under store lufthavner og Stigen sitter ikke lenger i konsernledelsen.
 - Mari Hermansen har ikke endret stilling i løpet av femårsperioden.
 - Petter Johannessen har ikke endret stilling i løpet av femårsperioden.
 - Anders Kirsebom administrerende direktør Avinor Flysikring AS til og med 2021. Konserndirektør regionale lufthavner fra og med fra 2022. Vikariat som konsern direktør bærekraft, konsept og infrastrukturutvikling fra 15.08.2022.
 - Thorgeir Landevaag divisjonsdirektør regionale lufthavner fra 01.08.2018-31.12.2021. Konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling fra 2022. Permisjon med lønn fra 15.08.2022 for å gjennomføre videreutdanningsprogram.
 - Knut Hølen vikariat som konserndirektør regionale lufthavner fra 15.08.2022.
 - Joachim Lupnaav Johnsen konserndirektør kommersielt fra 01.10.2020.
 - Margrethe Snekerbakken konserndirektør strategi, sikkerhet og miljø til og med 2019.
 - Jon Sjølander direktør strategi og utvikling til 01.08.2018.
 - Egil Thompson konserndirektør kommunikasjon og marked til 31.10.2021.
 - Lars Vågsdal konserndirektør teknologi fra 01.04.2022.
 - John-Ragnar Aarset konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt fra 15.02.2022.
 - Jan Gunnar Pedersen administrerende direktør Avinor Flysikring AS fra 2022.

Revisors uttalelse om lønnsrapport



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 ATTESTASJONSUTTAELSE OM LØNNSRAPPORT

Til generalforsamlingen i Avinor AS

Konklusjon

Vi har utført et attestasjonsoppdrag for å oppnå betryggende sikkerhet for at Avinor AS' rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer (lønnsrapporten) for regnskapsåret som ble avsluttet 31. desember 2022, er utarbeidet i samsvar med allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift.

Etter vår mening er lønnsrapporten i det alt vesentlige utarbeidet i samsvar med allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift.

Styrets ansvar

Styret er ansvarlig for utarbeidelsen av lønnsrapporten og for at den inneholder de opplysninger som kreves etter allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift. Styret har også ansvar for slik intern kontroll som det finner nødvendig for å utarbeide en lønnsrapport som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Vår uavhengighet og kvalitetskontroll

Vi er uavhengige av selskapet 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. Vi anvender internasjonal standard for kvalitetskontroll (ISQC 1) og opprettholder et omfattende system for kvalitetskontroll inkludert dokumenterte retningslinjer og prosedyrer vedrørende etterlevelse av etiske krav, faglige standarder og gjeldende lovmessige og regulatoriske krav.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om lønnsrapporten inneholder de opplysninger som kreves etter allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift, og at opplysningene i lønnsrapporten ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Vi har utført vårt arbeid i samsvar med internasjonal attestasjonsstandard (ISAE) 3000 – «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon».

Vi har gjort oss kjent med retningslinjene om fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer som er godkjent av generalforsamlingen. Våre handlinger omfattet opparbeidelse av en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for utarbeidelse av lønnsrapporten for å utforme kontrollhandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. Videre utførte vi kontroller av fullstendigheten og nøyaktigheten av opplysningene i lønnsrapporten, herunder om den inneholder de opplysningene som kreves etter lov og tilhørende forskrift. Vi mener at innhentet bevis er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Oslo, 28. mars 2023
ERNST & YOUNG AS

Attestasjonsuttalelsen er signert elektronisk

Trond Stian Nytveit
statsautorisert revisor

A member firm of Ernst & Young Global Limited

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 fremtiden. 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 kommunikasjonskomiteén, 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.komm.no.

Avinor eier 43 lufthavner, inklusive datterselskapet Svalbard lufthavn AS og Værøy heliport. I tillegg er Haugesund lufthavn 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 44,7 millioner til, fra eller via Avinors lufthavner i 2022, en økning på 99 prosent sammenlignet med året før. Avinor bidrar til at reisene gjennomføres på en sikker, effektiv og mest mulig miljøvennlig måte. 2746 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