

Vi binder Norge sammen

– og Norge sammen med verden



**54 000 000**

**PASSASJERER**

↑ 0,6 PROSENT FRA 2018

**677 324**

**AVGANGER OG LANDINGER**

↓ 1,2 PROSENT FRA 2018

**3 012**

**FAST ANSATTE**

**78 652**

**OVERFLYGNINGER**

↓ 3,2 PROSENT FRA 2018

ÅRET 2019

# 84 PROSENT

## PUNKTLIGHET

Avinors mål er 88 prosent punktlighet i snitt for alle lufthavner. Dårlig punktlighet skyldes i stor grad værforhold, trafikale utfordringer i Europa og interne utfordringer hos operatørene på Avinors nettverk.



# Våre resultater

Driftsinntekter

# 11 785

MILLIONER KRONER

Driftskostnader

# 8 151

MILLIONER KRONER

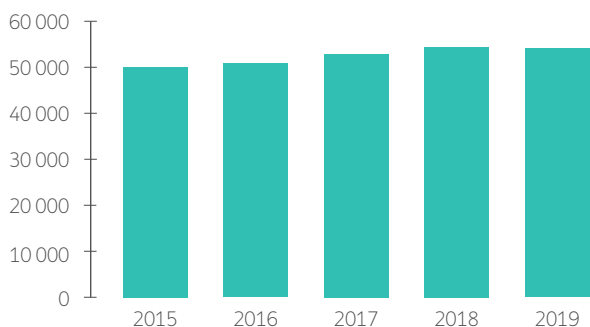
Resultat etter skatt

# 702

MILLIONER KRONER

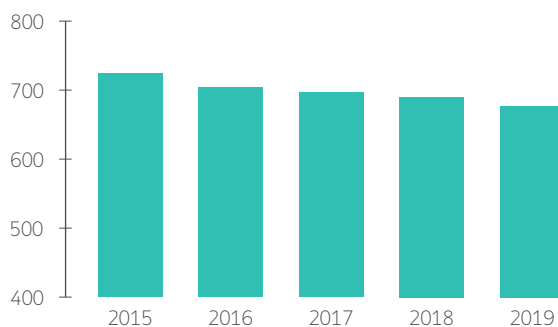
ANTALL FLYPASSASJERER

Tall i 1 000



ANTALL FLYBEVEGELSER

Tall i 1 000



MILLIONER KRONER	2019	2018	2017	2016	2015
Driftsinntekter lufthavnvirksomhet	10 357	10 303	10 162	9 675	9 424
Driftsinntekter flysikringstjeneste	2 100	2 107	2 085	1 991	2 088
Sum driftsinntekter konsern	11 785	11 724	11 526	10 788	11 989
EBITDA Konsern <sup>1)</sup>	3 634	4 201	3 126	3 521	4 692
Resultat etter skatt	702	1 170	499	1 029	2 449
Antall flypassasjerer (tall i 1 000)	54 099	54 387	52 885	50 803	50 025
Antall flybevegelser (tall i 1 000)	677	690	697	704	724

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

# Innhold

06	Om Avinor
08	Konsernsjefen har ordet
10	Eierstyring og selskapsledelse
15	Styrets årsberetning 2019
20	Samfunnsansvar og bærekraftig verdiskaping
23	Mål og resultater samfunnsansvar 2019
26	Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester
35	Avinor skal være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima- og miljøutfordringer
48	Nøkkeltall klima og miljø 2015-2019
50	Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver
54	Avinor skal sikre ansvarlig forretningsførsel
58	Oversikt over GRI-indikatorer
64	Konsernledelsen
65	Styret
68	Resultatregnskap
69	Utvidet resultat
70	Balanse
72	Oppstilling over endringer i egenkapital
74	Kontantstrøm
76	Noter til regnskapet
127	Erklæring fra styret og konsernsjef
128	Revisors beretning

Avinors års- og samfunnsansvarsrapport 2019 er konsernets samlede rapport på drift, økonomi og samfunnsansvar. Det er femte gang konsernet presenterer en samlet rapport. Samfunnsansvaret er integrert i Avinors strategiske planlegging og i styringen av konsernet. Avinors arbeid med samfunnsansvar bygger på forventningene som stilles til arbeidet i Avinors vedtekter og i Regnskapsloven. Avinor legger OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv til grunn for sitt arbeid med samfunnsansvar, og sluttet seg i 2014 til UN Global Compact. Arbeidet inkluderer ivaretagelse av menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og sosiale forhold, ytre miljø og bekjempelse av korrupsjon. Avinor rapporterer på samfunnsansvar i henhold til prinsippene i Global Reporting Initiative (Standards/Core).



## Om Avinor

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



Avinor eier 45 lufthavner, inklusive datterselskapet Svalbard lufthavn AS og Værøy heliport. Haugesund lufthavn er leid ut og Fagernes lufthavn skal selges i løpet av 2020. 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 lufthavnettet. Kommersiell inntekt utgjør omkring 54 prosent av driftsinntektene, mens trafikkinntekter fra flyselskapene utgjør omkring 46 prosent.

Avinor Flysikring AS er et datterselskap i konsernet. Flysikringstjenesten er finansiert gjennom trafikkinntekter fra flyselskapene for underveistjenesten, samt inntekter fra drift av tårn- og innflygingstjeneste fra Avinors lufthavnvirksomhet. Flysikring inkluderer underveistjenester, innflygningskontrolltjenester og tårnkontrolltjenester, samt flynavigasjonstjenester og tekniske driftstjenester. Samferdselsdepartementet vil vurdere ny eierstruktur for flysikringsvirksomheten og på oppdrag fra departementet utreder Avinor ulike alternativer. Arbeidet ferdigstilles i første kvartal 2020. Uansett eierstruktur av flysikringstjenesten er lufthavn- og flysikringstjenestene tett integrert og gjensidig avhengige av hverandre for å oppfylle samfunnsoppdraget.

Avinor samarbeider med Forsvaret på 11 lufthavner, hvorav 9 er Avinor-lufthavner (Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø, Andøya, Harstad/Narvik, Bardufoss, Lakselv). I tillegg kommer Ørland flystasjon, som er rent militær, og Rygge lufthavn, som nå også kun har militær aktivitet og allmennflyging. Samarbeidet med Forsvaret forventes å bli utvidet til å gjelde flere lufthavner i framtiden.

Totalt reiste 54 millioner passasjerer til, fra eller via Avinors lufthavner i 2019, en økning på 0,6 prosent sammenlignet med året før.

Norges hovedlufthavn, Oslo lufthavn, hadde nærmere 28,6 millioner passasjerer i 2019, en økning på 0,3 prosent sammenliknet med 2018. Oslo lufthavn er navet i luftfarts-Norge og knutepunkt for trafikken mellom Norge og utlandet. Overskuddet fra Oslo

## AVINORS LUFTHAVNER

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

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

Banelengdene på Oslo lufthavn er 3600 meter. På de øvrige større lufthavnene er banelengdene på 2600 -3000 meter, noe som betyr at de kan brukes av større jetfly. 27 av Avinors 45 lufthavner er kortbanelufthavner, med rullebaner mellom 800 og 1200 meter. Disse trafikkeres av mindre fly av typen Bombardier Dash 8, ambulansfly og privatfly. Disse små lufthavnene har stor betydning for opprettholdelsen av bosetting og næringsliv i distriktene. I tillegg drives en helikopterhavn på Værøy.

lufthavn er sentralt for finansieringen av nettverket av lufthavner spredt over hele landet.

Det ble gjennomført i alt 677 324 avganger og landinger samlet for Avinors lufthavner i 2019, en nedgang på 1,2 prosent fra året før. Antall overflyvninger i norsk luftrom i 2019 var 78 652, en nedgang på 3,2 prosent fra 2018.

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.

### VISJON

Vi skaper verdifulle relasjoner!

### MISJON

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

### VERDIER

- Åpen
- Ansvarlig
- Handlekraftig
- Kundeorientert

Konsernsjefen har ordet

# Luftfarten er og vil være fundamental for Norges utvikling

Denne rapporten omhandler Avinors virksomhet i 2019, før de første tegnene til korona-epidemien begynte å vise seg i Kina. I løpet av de første tre månedene av 2020 har epidemien nådd så å si alle verdens land. Det er innført reiserestriksjoner som har ført til dramatisk nedgang i all flytrafikk. Dette preger luftfartsbransjen i så strek grad ingen kan forutse hva konsekvensene for bransjen blir, hverken på kort eller lang sikt.

Vi har god dialog med alle aktørene i luftfarten og Samferdselsdepartementet. I tillegg vil jeg trekke frem at samarbeidet på tvers mellom forskjellige aktører, som for eksempel innen helse, forsvar, finans og næringsliv er svært godt. Det har vært vårt mål å bidra til å lette på den vanskelige situasjonen de ulike aktørene befinner seg i. Vår egen økonomiske situasjon er også krevende, med tap i milliardklassen, slik den er for store og små foretak i hele Norge og i verden for øvrig.

Norge uten luftfart er utenkelig, også i en krisetid. Verdiskapningen som skjer i hele vårt langstrakte land kan ikke skje uten et sikkert, stabilt og bærekraftig luftfartssystem. Sammen med svært kompetente fly- og helikopterselskap er Avinor sentral i å levere dette til det norske samfunn. Avinor har sammen med sentrale aktører i Norsk Total Forsvarsforum etablert robuste samarbeidsformer, kunnskap og kjennskap til hverandres kapasiteter, vilje og evne til samarbeid også i svært krevende situasjoner. Dette har vist seg særdeles nyttig i korona-krisen.

Oppmerksomheten om klimautfordringen har stått sentralt i 2019 og kommer til å øke de neste årene, selv om dette nå kommer i skyggen av koronapandemien. EU-kommisjonens agenda «European Green Deal» gir tydelige politiske føringer. Det er en dreining fra vektlegging av luftfartens betydning for økonomisk vekst og konkurransekraft i Europa til økt fokus på bærekraft og klima. Avinor fortsetter sitt sterke engasjement for at luftfartsbransjen skal omstilles til bærekraftige løsninger og har nå også fått gjennomslag i lufthavnenes internasjonale interesseorganisasjon ACI for et engasjement på tvers av hele bransjen. Dette er nødvendig for at luftfarten skal ha en framtid som bærekraftig transportløsning.

Avinor utfører samfunnsoppdraget på en måte kundene setter stadig større pris på. ACI kåret i vinter Oslo lufthavn til «Europas beste lufthavn» innenfor kundeservice i størrelseskategorien

25-40 millioner passasjerer. Bergen fikk samme pris i kategorien 5-15 millioner. Undersøkelsen omfatter 110 lufthavner i Europa. Flere andre av Avinors lufthavner gjorde det også svært bra, som for eksempel Ålesund og Bodø. Avinor oppnådde også tidenes beste resultater på to ulike norske omdømmeundersøkelser i 2019. Dette skyldes godt, systematisk arbeid over tid av alle i Avinor, i samarbeid med de øvrige aktørene i luftfarts-Norge.

En av de store milepælene for Avinor i 2019 var den vellykkede første flygning hvor informasjonstjeneste ble gitt ved hjelp av fjernstyrt tårn: Røst lufthavn ble 19. oktober 2019 som første tårn fjernstyrt fra Bodø Remote Tower Center. Utrullingen fortsetter med Vardø, Hasvik, Berlevåg og Mehamn i 2020/2021. Jeg er både stolt og glad over at vi har nådd denne milepælen på vei inn i framtidens luftfart. Det er en forventning om at innføring av fjernstyrte tårn vil gi bedre tilgjengelighet for luftromsbrukerne, forsterket kompetansemiljø for lufttrafikkjentesten og man unngår kostbare investeringer i gårdsdagens løsninger. Dette vil sikre at vi fortsatt kan gi gode tjenester til konkurransedyktige priser.

Samferdselsdepartementet og det politiske miljøet forventer mer samferdsel for hver krone. I Avinor er det allerede på plass et program for å redusere kostnadene med minimum 400 millioner kroner innen 2021, målt mot resultatet i 2018. Både linjeorganisasjonen og staber skal effektivisere. Med de tiltakene vi gjennomfører for å effektivisere og redusere kostnader er vi i god posisjon for å fortsette å være det beste alternativet for norsk luftfart. Kostnadsreduksjonene gjennomføres ved effektivisering både i stab, støtte og i linjen, men også gjennom økt konkurranseutsetting, for eksempel innen tårntjenester.

I februar i fjor vant spanske SAERCO konkurransen om å levere tårntjenester til Avinor i Ålesund og Kristiansand. Blant annet på bakgrunn av de erfaringer Avinor Flysikring fikk gjennom denne konkurransen, gjennomfører selskapet tiltak for å nå et forbedret



og konkurransekraftig kostnadsnivå. Selskapet har i tillegg etablert et datterselskap i Spania, sammen med en lokal spansk partner, for å kunne delta i konkurranser om tårntjenester på spanske lufthavner og i Europa for øvrig.

Samferdselsdepartementet har tidligere besluttet at driften av Haugesund lufthavn skulle konkurransesettes til en annen aktør enn Avinor. Dette er gjennomført, og driften ble i 2019 overtatt av et selskap som i all hovedsak er eid av lokale aktører i Haugesund-området.

Ved overgangen til 2020 opplevde vi lavere passasjervekst enn tidligere forventet. I lys av korona-epidemien må vi forvente betydelig passasjer nedgang, ikke minst i utlandstrafikken.

I 2019 var det en beskjedent vekst på 0,6 prosent. Antallet flybevegelser ved Avinors lufthavner gikk samtidig ned med 1,2 prosent. Flyselskapene lykkes med å utnytte kapasiteten sin bedre og har fullere og større fly med plass til flere passasjerer per flygning, noe som bidrar til å redusere klimagassutslippene per passasjerkilometer.

Sikkerhet i luftfarten er svært viktig. Luftfartsdirektøren sa i sin tale på Luftfartskonferansen i januar 2020 at tilstanden er god i kommersiell luftfart i Norge, mens den må forbedres for helikopter og fritidsflygning med småfly.

Avinor har de siste årene investert nærmere 3 milliarder kroner i å utbedre sikkerhetsområder og lyseslegg rundt våre lufthavner.

Vi har også investert ca. en halv milliard kroner i nytt rullende materiell, som brann- og utrykningsbiler, brøyteutstyr m.m. og har i dag en meget tilfredsstillende kvalitet i hele konsernet. Innen lufttrafikk-tjenesten har vi etablert overvåkning over trafikken til Svalbard, forsterket overvåkingen i Nordsjøen og skifter ut hele overvåkningsnettet på fastlandet. Vårt personell i hele konsernet er svært dyktige og godt trent til å ivareta Avinors ansvar.

Jeg vil også uttrykke en stor takk til alle våre ansatte som gjør en svært god og viktig jobb for at vi skal løse vårt samfunnsoppdrag. Både i drift på våre lufthavner og i flysikringstjenesten, i kommersielle avdelinger og i stab- og støttefunksjoner gjøres det en utrettelig innsats for at Avinor skal gi hele Norge gode tjenester. Og aldri har Avinors infrastruktur, kvalitet, omdømme og utviklingstakt vært bedre.

Luftfart er fundamentalt for Norges utvikling, og Avinors samfunnsoppdrag er å legge til rette for videre utvikling i flytrafikken når den krisen vi nå er inne i er over. Vi er ikke likegyldige til hvordan dette skjer. Sammen med flyselskapene stiller Avinor seg i front for en bærekraftig luftfart. Vår eier har gitt oss et tydelig oppdrag om å ta en slik rolle. Det gjør vi gjennom vårt klimaprogram, der elektrifisering av luftfarten og innfasing av biodrivstoff står i sentrum. Det er helt vesentlig at vi lykkes med dette arbeidet, slik at luftfarten blir en del av løsningen, og ikke en del av problemet.

Og aldri har Avinors infrastruktur, kvalitet, omdømme og utviklingstakt vært bedre.



Dag Falk-Petersen,  
konsernsjef



# Eierstyring og selskapsledelse

Formålet med Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse er at selskaper som er notert på regulerte markeder i Norge skal ha eierstyring og selskapsledelse som klargjør rolledelingen mellom aksjeeiere, styre og daglig ledelse utover det som følger av lovgivningen.

Denne redegjørelsen er satt opp i henhold til disposisjonen i Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse sist oppdatert 17. oktober 2018, samt de krav som følger av regnskapsloven § 3.3.b om foretaksstyring med de justeringer som følger av at Avinor er et heleid statlig aksjeselskap. I tillegg til aksjelovens generelle bestemmelser gjelder særbestemmelsene for statsaksjeselskap.

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

## VIRKSOMHET

Avinor er et konsern med aktivitet innen samferdselssektoren i Norge. Morselskapet Avinor AS er heleid av staten ved Samferdselsdepartementet. Konsernets hovedkontor er i Oslo. Selskapets virksomhet er beskrevet i vedtektene:

- Selskapets samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor.
- Selskapets virksomhet skal drives på en sikker, effektiv og bærekraftig måte og sikre god tilgjengelighet for alle grupper reisende.
- Selskapet skal i størst mulig grad være selvfinansiert gjennom inntekter fra hovedvirksomheten og annen forretningsvirksomhet i tilknytning til lufthavnene. Internt i selskapet skal det skje en samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønnsomme og ulønnsomme enheter.
- Virksomheten kan drives av selskapet selv, av heleide datterselskaper, eller av andre selskaper det har eierandeler i eller samarbeider med. Eierne avgjør om den samlede driften av en lufthavn kan settes bort til andre basert på kontrakt, og om en slik lufthavn skal unntas fra samfinansieringen.
- Selskapet skal utføre samfunnsplågte oppgaver slik de er fastlagt av eier.

Selskapets vedtekter er tilgjengelig på [www.avinor.no](http://www.avinor.no).

Avinors oppdrag er å drive et helhetlig system av lufthavner 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 innen økonomi og finans, samfunn og miljø, flysikkerhet og HMS, antikorrupsjon, kunder og samarbeidspartnere og personal og organisasjon.

Konsernpolicy innen miljø og samfunnsansvar beskriver overordnede prinsipper for miljø og samfunnsansvar i Avinor. OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv skal ligge til grunn for arbeidet med samfunnsansvar. Avinor er tilknyttet Global Compact, FNs globale initiativ for næringslivets samfunnsansvar, og rapporterer på samfunnsansvar i henhold til GRI, Global Reporting Initiative. Formålet er å forbedre Avinors egen miljøprestasjon, være en drivkraft i miljøarbeidet i luftfartsbransjen og være ledende innen arbeidet med samfunnsansvar i norsk luftfart.

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

Etiske retningslinjer er tilgjengelig på [www.avinor.no](http://www.avinor.no).

Avinor er medlem av Transparency International Norge.

## SELSKAPSKAPITAL OG UTBYTTE

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

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

Det er ikke gitt styrefullmakt til å foreta kapitalforhøyelse.

### Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

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

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

### Transaksjoner med nærstående

Styret er ikke kjent med at det i 2019 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.

### Retningslinjer for styremedlemmer og ledende ansatte

Konsernets etiske retningslinjer har eget punkt om hvordan håndtere interessekonflikt. Det framgår at medarbeidere aldri skal ta del i, eller forsøke å påvirke en beslutning dersom det er interessekonflikt eller det kan bli stilt spørsmål til upartiskhet. Medarbeidere i konsernet kan påta seg bierverv og styreverv i tillegg til sitt hovedansettelsesforhold i Avinor, forutsatt at dette ikke kommer i konflikt med den ansattes lojalitetsplikt, habilitetshensyn og hensynet til forsvarlig tjenesteutførelse. I desember 2018 lanserte Avinor en elektronisk løsning for den enkeltes innmelding av egne bierverv. Løsningen legger til rette for at alle ansatte kan oppfylle de uttalte forventninger til åpenhet om egne bierverv.

Retningslinjene har også bestemmelser om habilitet. Dersom det er tvil om vedkommende er habil skal problemstillingen drøftes med nærmeste overordnede.

### Staten som aksjeeier

Avinor er 100 prosent eid av den norske stat. Samferdselsdepartementet avholder kvartalsvise møter med selskapet. I disse møtene orienterer selskapet eier om driften, økonomisk utvikling, utøvelse av samfunnsansvaret og ellers andre forhold som er relevant å informere eier om på det aktuelle tidspunkt. Det fattes ingen beslutninger i disse møtene, og det gis ingen føringer for hvordan selskapet skal agere i enkeltsaker.

### Fri omsettelighet

Det er ingen bestemmelser i vedtektene som innebærer begrensninger i omsettelighet av selskapets aksjer.

## GENERALFORSAMLING

Samferdselsministeren utgjør selskapets generalforsamling, og er selskapets øverste myndighet. I medhold av aksjelovens § 20-5 innkaller Samferdselsdepartementet til både ordinær og ekstraordinær generalforsamling. Departementet bestemmer også innkallingsmåten. Innkalling til generalforsamling skal skje med minst en ukes varsel, jf. aksjeloven § 20-5 jf. § 5-10.

Ordinær generalforsamling avholdes hvert år innen utgangen av juni måned. Etter vedtektene skal ordinær generalforsamling godkjenne årsregnskap og årsberetning, herunder utdeling av utbytte. I tillegg behandles godkjenning av godtgjørelse til revisor, fastsettelse av styregodtgjørelse for kommende periode, erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte samt utpeking av aksjonærvalgte medlemmer til styret og eventuelt andre saker som etter lov eller vedtekter hører under generalforsamlingen.

Til ordinær generalforsamling innkalles styrets medlemmer, daglig leder og den revisor som reviderer fjorårets regnskap. Styreleder og konsernsjef har møteplikt på generalforsamlingen. De øvrige styremedlemmene samt revisor og Riksrevisjonen har møterett.

Dagsorden fastsettes av Samferdselsdepartementet.

Protokoll fra generalforsamlingen er offentlig.

### Valgkomité

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

## BEDRIFTSFORSAMLING OG STYRE, SAMMENSETNING OG UAVHENGIGHET

Selskapet har etter avtale med de ansatte ikke bedriftsforsamling.

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

Styret består av åtte medlemmer. Fem av styrets medlemmer er valgt av generalforsamling og tre medlemmer er valgt av og blant konsernets ansatte.

Styrets leder velges av generalforsamlingen. Alle styrets medlemmer velges for to år.

Samferdselsdepartementet har ingen egne styremedlemmer, men i samsvar med statens prinsipper for godt eierskap forutsettes alle styrets medlemmer å søke å ivareta selskapets og aksjonærenes felles interesser. Styrets sammensetning er slik at det til sammen kan ivareta eiers interesser og selskapets behov for kompetanse, kapasitet og mangfold.

Eier gjennomfører årlig samtaler med det enkelte styremedlem.

Ved årsskiftet 2019/2020 besto styret av:

- Styreleder siden 2018 Anne Carine Tanum
- Nestleder siden 2012 Ola H. Strand
- Styremedlem siden 2011 Eli Skrøvset
- Styremedlem siden 2015 Herlof Nilssen
- Styremedlem siden 2016 Linda Bernander Silseth
- 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](http://www.avinor.no).

Det ble avholdt 8 styremøter i 2019. Møtedeltakelsen var med enkelte unntak, fulltallig.

## STYRETS ARBEID

Styret følger aksjelovens krav om forvaltning av- og tilsyn med selskapet. I medhold av vedtektene skal styret sørge for at selskapet tar samfunnsansvar. Styrets oppgaver er fastsatt i egen instruks. Instruksen gjennomgås årlig og oppdateres ved endringer i relevant regelverk og ellers etter behov. Styret fastsetter en årlig plan for sitt arbeid med særlig vekt på mål, strategi og gjennomføring. Styret gjennomfører årlig en evaluering av sitt arbeid og kompetanse.

Styreinstruksen har egen omtale av habilitet der det framgår at det enkelte styremedlem selv har ansvar for å ta opp forhold av habilitetsmessig art, og skal fratre ved behandling av en sak der de er inhabile. I tilsvarende skal spørsmålet forelegges styrets leder. Det skal framgå av styreprotokollen når et av styrets medlemmer er inhabil i den enkelte sak.

Nye styremedlemmer får tilsendt relevant informasjon om selskapet og styrets arbeid. Denne informasjonen er også tilgjengelig gjennom en elektronisk styreportal.

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

Styret har etablert *revisjons- og risikostyringsutvalg* som saksforberedende, og støttende organ for styret i sitt ansvar for regnskapsrapportering, styrets beretning og årsrapport, revisjon, intern kontroll og samlet risikostyring. Utvalget hadde fem møter i 2019.

Utvalget består ved årsskifte 2019/2020 av

- Eli Skrøvset (leder)
- Herlof Nilssen
- 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 dets ansvar for internkontroll og det samlede HMS-risikobilde. Utvalget hadde tre møter i 2019.

Utvalget består ved årsskifte 2019/2020 av

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

## RISIKOSTYRING OG INTERNKONTROLL

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

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

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

Selskapets valgte revisor skal årlig gjennomgå ledelsens disposisjoner.

Systemer for internkontroll og risikostyring knyttet til regnskapsrapporteringsprosessen

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

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

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

## GODTGJØRELSE TIL STYRET

Godtgjørelse til styret og dets underutvalg fastsettes av generalforsamlingen. Godtgjørelsen er ikke resultatavhengig, og det utstedes ikke opsjoner til styremedlemmene. Aksjonærvalgte



styremedlemmer utfører normalt ikke særskilte oppgaver for selskapet ut over styrevervet. Godtgjørelse til styrets medlemmer framgår av note til årsregnskapet.

I 2019 utgjorde godtgjørelse til styret totalt 2 095 000 kroner. Godtgjørelsen fordeler seg som følger: Styreleder 456 000 kroner, styrets nestleder kr 277 000, øvrige styremedlemmer 227 000 kroner.

Revisjons- og risikostyringsutvalgets medlemmer mottok i 2019 godtgjørelse på til sammen

152 000 kroner fordelt på 70 000 kroner til utvalgets leder og 41 000 kroner til de øvrige to medlemmene.

HR, kompensasjons- og HMS utvalgets medlemmer mottok i 2019 godtgjørelse på til sammen

77 000 kroner, fordelt på 35 000 kroner til utvalgets leder og 21 000 kroner til de øvrige to medlemmene.

## GODTGJØRELSE TIL LEDEDE ANSATTE

Styret tilsetter konsernsjef og fastsetter konsernsjefens lønn etter forberedende behandling i HR-, kompensasjons- og HMS-utvalget. Styret evaluerer årlig konsernsjefens arbeids- og lønnsvilkår etter forberedende behandling i godtgjørelsesutvalget.

Konsernsjefen innstiller på og informerer om godtgjørelse til ledende ansatte som rapporterer til konsernsjef til HR-, kompensasjons- og HMS-utvalget.

Styret har utarbeidet en erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet. Erklæringen behandles på ordinær generalforsamling.

Godtgjørelse til ledende ansatte framgår av note 5 til årsregnskapet.

## INFORMASJON OG KOMMUNIKASJON

Offentlig informasjon om konsernet gis av konsernets ledelse. Konsernet utarbeider hvert år finansiell kalender der datoer for publisering av finansiell informasjon framgår. Finansiell kalender er tilgjengelig på selskapets hjemmesider og på Oslo Børs' sider. Finansiell informasjon publiseres i form av en børsmelding før den gjøres tilgjengelig på [www.avinor.no](http://www.avinor.no).

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

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

- Statusbeskrivelse av markedet og konsernet, herunder utviklingen i konsernet siden den forrige planen ble lagt fram.
- Hovedtrekk ved konsernets virksomhet de kommende år, herunder større omorganiseringer, videreutvikling og avviking

- av eksisterende virksomheter og utvikling av nye.
- Konsernets investeringsnivå, vesentlige investeringer og finansieringsplaner.
- Vurderinger av den økonomiske utvikling i planperioden.
- Rapport om tiltak og resultater vedrørende selskapets samfunnsoppdrag, samfunnsplågte oppgaver og samfunnsansvar.

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

## SELSKAPSOVERTAKELSE

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

## REVISOR

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

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

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



# Styrets årsberetning 2019

## HOVEDTREKK I 2019

(Fjorårets tall i parentes)

Totalt reiste 54 millioner passasjerer til, fra eller via Avinors lufthavner i 2019. Flytrafikken i 2019 målt i antall passasjerer over Avinors lufthavner ble redusert med 0,5 prosent sammenliknet med 2018. Haugesund lufthavn ble overført til ny driver 12. mai 2019. Når en holder Haugesund utenfor, økte trafikken med 0,6 prosent sammenliknet med tilsvarende periode i 2018.

Antall flybevegelser i perioden ble redusert med 1,9 prosent sammenliknet med tilsvarende periode i 2018. Innenlands flybevegelser ble redusert med 3,1 prosent, mens utenlandske flybevegelser ble redusert med 0,2 prosent. Flybevegelser offshore økte med 8,9 prosent. Endringen i antall flybevegelser sett i relasjon til antall passasjerer reflekterer større fly og høyere kabinfaktor.

Norge fikk sitt første registrerte smittetilfelle av koronavirus 26. februar 2020. Den norske regjeringen innførte 12. mars 2020 en rekke tiltak for å begrense spredning i befolkningen herunder reiserestriksjoner. I møte 24. mars 2020 ble tiltakene forlenget til 13. april 2020. Tiltakene innebærer blant annet at Norges grense er stengt for utlendinger uten oppholdstillatelse.

På grunn av redusert etterpørsel etter nasjonale og internasjonale flyreiser, har flyselskapene redusert ruteproduksjonen og har iverksatt permitteringer. For å avhjelpe flyselskapene finansielt, suspenderte regjeringen 13. mars 2020 Avinors lufthavnavgifter i periode fra og med 13. mars til og med 30. juni 2020. Flysikringsavgiftene er ikke omfattet av suspensjonen.

Hovedfokus for Avinor er å sikre kontinuitet og løpende drift under koronavirus-epidemien. Drift og infrastruktur tilpasses

redusert trafikkvolum for å minimere egne ansattes eksponering for smitte og for å ha reserver som kan erstatte mannskaper som får smitte eller blir satt i karantene. I denne forbindelse har Avinor stengt ni flyplasser som har en alternativ flyplass innen rimelig avstand. Beredskap for ambulansefly vil bli ivarettatt.

Selskapets resultat og soliditet vil bli sterkt påvirket av dette i 2020. Det er uklart når vi er tilbake i en tilnærmet normal situasjon. Styret vil derfor i den foreliggende situasjon ikke anbefale at det tas ut utbytte for 2019, og Avinor er ved utløpet av Q1 2020 i løpende dialog med eier om tiltak for å styrke konsernets likviditet og egenkapital. Parallelt med dialogen med eier arbeides det med banker og finansieringsinstitusjoner for å sikre kortsiktig likviditet.

Parallelt med oppfølging av konsernets kortsiktige likviditetssituasjon, vurderes kostnadsreducerende tiltak.

Sikker og stabil drift ble opprettholdt i 2019. Gjennomsnittlig punktlighet og regularitet siste 12 måneder utgjorde henholdsvis 84 prosent og 98 prosent. Målene er henholdsvis 88 prosent og 98 prosent. Det har i 2019 ikke vært luftfartsulykker ved lufthavnene der Avinor har vært medvirkende part, men én alvorlig luftfartshendelse der Avinor Flysikring medvirket til årsaken: Et rutefly til Oslo lufthavn entret norsk luftrom uten at flygningen var kjent for lufttrafikkjenesten. Situasjonen ble oppdaget sent og hendelsen fikk utvikle seg over tid. Hendelsen fikk en utvidet undersøkelse og det ble konkluderte med tiltak som følges opp eller allerede er ivarettatt og ferdigbehandlet.



Konsernets driftsinntekter i 2019 utgjorde 11 785 millioner kroner (11 724 millioner kroner) med et resultat etter skatt på 702 millioner kroner (1 170 millioner kroner). Resultatendringen skyldtes i hovedsak økte avsetninger til estimerte oppryddingskostnader knyttet til miljø-forurensninger ved Avinors lufthavner.

Arbeidet med å redusere kostnadene og effektivisere virksomheten videreføres.

Den 12. mai 2019 overlot Avinor driften av Haugesund lufthavn til den lokale aktøren Lufthavndrift AS for en periode på 20 år. Avinor eier fortsatt lufthavneiendommen og leier den ut til det lokale selskapet.

7. januar 2020 brant det i et parkeringshus på Stavanger lufthavn, Sola. Brannen startet i en eldre dieselbil og utviklet seg raskt til en svært utfordrende brann med store materielle skader. Deler av parkeringshuset kollapset. Det oppsto ikke personskader som følge av hendelsen. Passasjerene ble evakuert fra terminalen og hotellet til sentrum av Stavanger. Det pågår nå kartlegging av skadeomfang. Bygget var fullverdiforsikret.

Det er regnskapsmessig avsatt 871 millioner kroner i 2019 til estimerte framtidige oppryddingskostnader knyttet til miljøforurensninger ved Avinors brannøvingfelt.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utreder Avinor ny lufthavn i Bodø for å få mer plass til byutvikling. Arbeidet med prosjektering med sikte på å fastlegge omfang og kostnader er i gang. Gjennomføringen er avhengig av at finansieringen kommer på plass. Det er i Nasjonal transportplan 2018-2029 lagt opp til en finansiering av utbyggingen basert på en deling mellom Staten, Avinor og lokale myndigheter.

Prosjektet Remote Towers nådde en viktig milepæl 19. oktober 2019 da Røst lufthavn ble den første lufthavnen som ble godkjent av Luftfartstilsynet for fjernstyrt tårndrift. Avinor har under bygging et nytt fjernstyrt tårnsenter i Bodø som skal settes i drift i andre halvår 2020. Senteret vil ha gode tekniske løsninger og blir det største i sitt slag. Avinor planlegger fjernstyrt tårntjeneste for inntil 15 lufthavner fra det nye senteret innen utløpet av 2022.

Styret deltar aktivt i arbeidet med samfunnsansvar gjennom strategiarbeidet og gjennom behandling av enkeltsaker. Som en del av sitt samfunnsansvar jobber Avinor for å redusere klimagassutslippene fra norsk luftfart. Avinor viderefører sitt engasjement for innfasing av bærekraftig jet biodrivstoff samt nasjonal produksjon basert på norsk biomasse (trevirke). For å støtte utvikling av bærekraftig jet biodrivstoff basert på norsk biomasse, har Avinor inngått avtale med Quantafuel AS og forpliktet seg til å kjøpe drivstoff for 8 millioner kroner. Sammen med ENOVA vil Avinor med dette legge til rette for utviklingen av bærekraftig drivstoff som kan bidra til å redusere klimagassutslippene fra luftfarten.

Samtidig, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og i samarbeid med Luftfartstilsynet, utarbeider Avinor et program for å introdusere elektrifiserte fly i kommersiell luftfart i Norge.

## 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 45 lufthavner, inkludert Værøy helikopterhavn og Haugesund lufthavn som er utleid, samt Fagernes lufthavn, som skal selges i løpet av 2020. Virksomheten omfatter også flysikringstjeneste for hele Norge. Denne drives av Avinors heleide datterselskap Avinor Flysikring AS.

Per 31.12.2019 utgjorde virksomhetens balanse ca. 44,2 milliarder kroner. Antall fast ansatte var 3 012 (3 099).

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

Avinors hovedkontor ligger i Oslo.

## ØKONOMI OG FINANS KONSERN

Konsernets driftsinntekter i 2019 utgjorde 11 785 millioner kroner (11 724 millioner kroner) med et resultat etter skatt på 702 millioner kroner (1 170 millioner kroner).

Innenfor lufthavnvirksomheten økte driftsinntektene år til år med 0,5 prosent i 2019 drevet av økte salgs- og leieinntekter. Innenfor flysikringstjenesten ble samlede driftsinntekter redusert med 0,4 prosent som følge av redusert trafikkvolum.

Driftskostnader i 2019 utgjorde 8 151 millioner kroner (7 523 millioner kroner), en år til år økning på 8,3 prosent. Økningen skyldtes i hovedsak økte avsetninger til estimerte oppryddingskostnader knyttet til miljøforurensninger ved Avinors brannøvingfelt. Uten disse avsetningene er det en reduksjon på 3,2 prosent i kostnadene.

Samlede av- og nedskrivninger i 2019 utgjorde 2 171 millioner kroner (2 103 millioner kroner).

Driftsresultatet (EBIT) i 2019 utgjorde 3 634 millioner kroner (4 201 millioner kroner). Det reduserte driftsresultatet skyldtes i hovedsak ovennevnte avsetninger til estimerte oppryddingskostnader.

Konsernets netto finansresultat i 2019 var minus 563 millioner kroner (minus 601 millioner kroner). Endringen i finansresultat skyldtes reduserte rentekostnader som følge av redusert rentebærende gjeld.

Konsernet hadde i 2019 en kontantstrøm før endring av gjeld på 292 millioner kroner (843 millioner kroner). Avinor utbetalte 585 millioner kroner (250 millioner kroner) i utbytte til staten i 2019.



Rentebærende gjeld per 31.12.2019 utgjorde 19 544 millioner kroner, og er redusert med 691 millioner kroner siden 31.12.2018. Konsernets totalkapital per 31.12.2019 utgjorde 44,2 milliarder kroner (43,7 milliarder kroner) med en egenkapitalprosent på 34,6 (33,3). Den vedtekts-definerte egenkapital i prosent av summen av egenkapital og netto rentebærende gjeld utgjorde 45,9 prosent (44,0 prosent) per 31.12.2019.

Med bakgrunn i utviklingen i rentemarkedene og andre forhold, er egenkapitalen godskrevet med 621 millioner kroner etter skatt per 31.12.2019 gjennom utvidet resultat. Hoveddelen av dette er positivt estimatavvik ved beregning av pensjonsforpliktelse. I tillegg var det en verdistigning på rentederivater som følge av endringer i rentemarkedet. Per 31.12.2019 ble det benyttet en diskonteringsrente på 2,3 prosent og en langsiktig forventet lønnsvekst på 2,3 prosent ved beregning av konsernets pensjonsforpliktelse.

Per 31.12.2019 utgjorde konsernets likviditetsreserve 5 659 millioner kroner fordelt på 1 059 millioner kroner i bankinnskudd og 4 600 millioner kroner i ubenyttede trekkrettigheter.

## ØKONOMI OG FINANS AVINOR AS

Morselskapet Avinor AS hadde i 2019 10 481 millioner kroner (10 397 millioner kroner) i driftsinntekter med et resultat etter skatt på 666 millioner kroner (911 millioner kroner).

Morselskapets balanse per 31.12.2019 utgjorde 42 043 millioner kroner (42 035 millioner kroner) med en egenkapitalandel på 34,5 prosent (33,2 prosent).

Avinor AS hadde i 2019 en kontantstrøm før utbetalt utbytte og endring av gjeld på 867 millioner kroner (479 millioner kroner). Utbetalt utbytte utgjorde 585 millioner kroner (250 millioner kroner). Samlet rentebærende gjeld per 31.12.2019 utgjorde 19 614 millioner kroner (20 234 millioner kroner).

## DISPONERING AV ÅRETS RESULTAT

Styret foreslår følgende disponering av årets resultat:

Til konsernbidrag:	0,9 millioner kroner
Til annen egenkapital:	665,2 millioner kroner

Basert på prognoser og beregnet nåverdi av estimert framtidig kontantstrøm, er årsregnskapet utarbeidet under forutsetning av fortsatt drift. For ytterligere detaljer henvises det til note 11 i regnskapet.

## RISIKOFORHOLD

Konsernets virksomhet er fokusert på sikker avvikling av flytrafikken med prosedyrer og tiltak for å minimere sannsynligheten for og konsekvensen av ulykker og alvorlige hendelser. Utviklingen i nasjonale og internasjonale regulatoriske forhold kan ha finansielle konsekvenser for konsernet.

Avinor ivaretar nasjonale sektorpolitiske mål. Staten setter føringer for en rekke forhold, herunder lufthavnstruktur, beredskap, luftfartsavgifter og samfunnsplagte oppgaver. Omfang og innretning av sektorpolitiske føringer kan endre seg over tid.

Virksomhetens balanseførte driftsmidler er av langsiktig natur og den operative driften er i stor grad regulert av lover og forskrifter. Som følge av dette har Avinor en høy andel faste kostnader som i liten grad varierer med endringer i trafikkvolum og kapasitetsutnyttelse. Konsernets inntjening og finansielle verdi er påvirket av endringer i trafikkvolumet. For risiko relatert til den pågående koronavirus epidemien, henvises det til øvrige deler av beregningen der dette er omtalt samt til note 24 i årsregnskapet.

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

De store lufthavnene er en sentral finansieringskilde for det øvrige lufthavnnett i Norge. Lufthavnenes inntjening er eksponert for endringer i konjunktorene samt for konkurranse fra lufthavner utenfor Avinors nettverk.

Inntekter fra tjenester og tilbud til passasjerene har en sentral betydning i konsernets finansiering. Spesielt vil endringer i rammebetingelsene rundt taxfree-ordningen kunne få en vesentlig effekt på konsernets inntjening og finansielle verdi. Alle inntekter til Avinor investeres i utvikling av norsk luftfart.

Det benyttes finansielle sikringsinstrumenter til å begrense risiko knyttet til endringer i renter, valutakurser og kraftpriser. Verdien av sikringsinstrumentene endrer seg i samsvar med priser i markedet og vil kunne ha resultateffekt. Ved plassering av konsernets overskuddslikviditet vektlegges utsteders soliditet og plasseringens likviditet. Konsernets likviditetsbeholdning er plassert i bank på forhandlede vilkår.

Stortinget ga i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018 - 2029 sin tilslutning til å bygge ny lufthavn i Bodø i første del av NTP-perioden (2018 - 2023). Staten skal bevilge 2,2 milliarder kroner til prosjektet pluss 0,2 milliarder kroner til den offentlige redningshelikopter-tjenesten. Regjeringen legger til grunn at Avinor bidrar med 1,4 milliarder kroner, som tilsvarer det anslåtte investeringsbehovet på dagens lufthavn de nærmeste årene i 2017-kroner, pluss verdien av bygg og eiendom ved dagens lufthavn. Det gjennomføres en dialog med Bodø kommune om lokale bidrag til prosjektet. Det gjenstår å avklare hvordan den lokale del av finansieringen skal gjennomføres.

Stortinget vedtok ny lov om offentlig tjenestepensjonsordning 21. juni 2019. Loven inneholder ikke bestemmelser om ny AFP-ordning eller særregler for personer med særaldersgrense for årskullene fra og med 1963. Partene i arbeidslivet har startet opp forhandlinger om en løsning på særaldersgrenser med sikt på å komme til en løsning vinteren 2020. Det legges opp til at de som har særaldersgrense og som er født i 1963 eller senere skal få opptjening etter reglene som gjelder fra 2020. Det vil si at opptjeningen i dagens ordning er lukket ved utgangen av 2019. Avtalefestet pensjon (AFP) for offentlig ansatte skal komme i tillegg til pensjon fra folketrygden, tjenestepensjon og eventuell arbeidsinntekt. Ny offentlig AFP er ennå ikke vedtatt, men

partene i arbeidslivet er enige om at offentlig AFP skal utformes etter mønster av privat sektor.

Lufthavnene har utslippstillatelser som stiller krav til risikovurderinger for akutt forurensning med fare for skade på ytre miljø. Det arbeides løpende med å redusere risikoen for miljøskadelige hendelser, samtidig som det gjennomføres kartlegging og opprydding av tidligere forurensning. Det er avdekket miljøskadelige tilsetningsstoffer (PFAS) i brannskum som er spredt til miljøet rundt lufthavnene. Fremtidige oppryddingskostnader er avhengig av myndighetskrav. Miljødirektoratet har kommet med pålegg om tiltak på Harstad/Narvik lufthavn og Oslo lufthavn, samt pålegg om tiltaksplaner på Kristiansand og Svalbard lufthavner. For de resterende lufthavnene har Miljødirektoratet gitt et samlepålegg hvor Avinor skal sammenstille resultater fra gjennomførte PFAS-undersøkelser og utarbeide en prioritert rekkefølge av tiltak. Dette ble oversendt Miljødirektoratet i fjerde kvartal 2019 og vil utgjøre grunnlaget for Miljødirektoratets vurdering av hva de skal pålegge Avinor å rydde opp. Basert på kartleggingen er det gjort en skjønsmessig vurdering av sannsynlig oppryddingskostnad og det ble i andre kvartal 2019 foretatt en regnskapsmessig avsetning på 871 millioner kroner. Det foreligger ikke endelig vedtak fra Miljødirektoratet om omfang av oppryddingen, hvilke tiltaksmetoder som skal benyttes, samt tidsfrister for dette. Miljødirektoratet har i februar 2020 vurdert PFAS-forurensningene og informert om prosessen for den videre oppryddingen. Basert på dette vurderer Avinor at det forventes en opprydding i samme omfang som grunnlaget for den regnskapsmessige avsetningen.

## FORETAKSSTYRING I AVINOR

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

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

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

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

## SAMFUNNSANSVAR

Avinors arbeid med samfunnsansvar bygger på forventningene som stilles til arbeid med samfunnsansvar i Avinors vedtekter, regnskapsloven og statens eierskapsmelding (Meld. St. 8 2019-2020). Avinor legger OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv til grunn for sitt arbeid med samfunnsansvar, og sluttet seg i 2014 til UN Global Compact. Arbeidet inkluderer ivaretagelse av menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og sosiale forhold, ytre miljø og bekjempelse av korrupsjon. De fleste av FNs bærekraftsmål er i tråd med Avinors definerte mål for bærekraft og samfunnsansvar. I særlig grad gjelder dette bærekraftsmål nummer 9 om innovasjon og infrastruktur og bærekraftsmål nummer 13 om å stoppe klimaendringene.

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

## FORSKNING OG UTVIKLING

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

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

## PERSONAL OG ORGANISASJON

Ved utgangen av året var det 3 012 fast ansatte i konsernet. Gjennomsnittsalderen for alle ansatte-grupper i konsernet er 46,8 år. Kvinneandelen blant fast ansatte er 22,6 prosent. Andelen kvinner i ledende stillinger er i samsvar med andelen kvinner totalt i konsernet. Utviklingen av kvinneandelen følges opp nøye. Avinors rekrutteringspolicy inneholder klare retningslinjer for å fremme kjønnsbalanse, fra utforming av stillingsannonser via intervjusituasjonen til selve utvelgelsen.

Det legges vekt på at ansatte skal ha like muligheter i konsernet, uavhengig av kjønn, alder, funksjonsevne, etnisitet eller kulturell bakgrunn. Avinor har systematiserte prestasjons-samtaler som skal sikre en nøytral lønns- og karriereutvikling. Medarbeiderundersøkelser bekrefter at ansatte opplever like muligheter. Engasjementet i konsernet er høyt.

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

Avinors strategiplan for 2018-2023 legger opp til en høy omsittingstakt knyttet til innføring av ny teknologi, innovasjon og kostnadsreduksjoner. For å sikre framtidig konkurransekraft er det i 2019 igangsatt et kostnadsreduksjonsprogram som omfatter

hele Avinor. Samarbeidet med de tillitsvalgte preges av hyppige møter, stor saksmengde og krevende omstilling, både når det gjelder løpende saksbehandling og mer omfattende endringsprosesser. Prosessforbedring og kontinuerlig forbedring er et satsningsområde for Avinor, der målsetningen er å skape en felles forbedringskultur for hele konsernet. Utviklingen innen teknologi og digitalisering nødvendiggjør et omfattende kompetanseløft for hele konsernet. Avinor igangsatte i 2019 innføring av flere nye systemer, samhandlingsplattformer og ulike apper med tilhørende kompetanseheving. Lederutviklingsprogrammet, Avinors lederplattform, videreføres i linjen, og spisses mot enhetenes endringsutfordringer.

Sykefraværet i 2019 var 5,3 prosent i Avinor AS og 3,7 prosent i Avinor Fysikring AS. Konsernet følger kontinuerlig opp hvordan arbeidstiden planlegges. Innen utsatte enheter har det vært gjennomført opplæring for ledere og turnusplanleggere. I konsernet totalt er det i 2019 en nedgang i antall brudd på arbeidstidsbestemmelsene.

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

## FRAMTIDSUTSIKTER OG RAMMEBETINGELSER

Mobilitet og effektiv lufttransport er sentralt for samfunnsutviklingen og avgjørende i utviklingen av norsk reise- og næringsliv. Avinor oppgraderer og videreutvikler nettverket av lufthavner for å legge til rette for et godt regionalt, nasjonalt og internasjonalt flytilbud. Samtidig er luftfarten avhengig av innovasjon og teknologiforbedringer for å forene målene om utslippskutt og forventet trafikkvekst. Avinor, sammen med flyselskapene, Luftfartstilsynet og andre aktører i norsk luftfart, har over flere år vært en aktiv bidragsyter i internasjonalt klimaarbeid og går i front for en bærekraftig luftfart i fremtiden.

Selskapets virksomhet innenfor lufthavndrift både overfor flyselskaper og passasjerer er utsatt for varierende konjunkturer og en tydelig forventning om et konkurransedyktig kostnadsnivå. Hovedfokus for Avinor er å sikre kontinuitet og løpende drift under koronavirus-epidemien. Drift og infrastruktur tilpasses redusert trafikkvolum for å minimere egne ansattes eksponering for smitte og for å ha reserver som kan erstatte mannskaper som får smitte eller blir satt i karantene. Selskapets resultat og soliditet vil bli sterkt negativt påvirket av dette i 2020, og det vil være behov for styrking av egenkapital og likviditet i 2020. Avinor er ved utgangen av Q1 2020 i løpende dialog med eier om tiltak for å styrke konsernets likviditet og egenkapital. Kostnadsreducerende tiltak vurderes fortløpende.

Styret takker alle ansatte og samarbeidspartnere for stor innsats i 2019.

Oslo, 31. mars 2020  
Styret i Avinor AS

  
Anne Carine Tanum  
Styrets leder

  
Ola H. Strand  
Nestleder

  
Eli Skrøvset

  
Linda Bernander Silseth

  
Herlof Nilssen

  
Bjørn Tore Mikkelsen

  
Heidi Anette Sørum

  
Olav Aadal

  
Dag Falk-Petersen  
Konsernsjef

# Samfunnsansvar og bærekraftig verdiskaping

I henhold til Avinors samfunnsoppdrag skal vi legge til rette for videre utvikling og forventet vekst i flytrafikken. Dette skal ikke komme i strid med nasjonale klimamål og internasjonale forpliktelser på klimaområdet.

Avinor er bevisst de utfordringene konsernet står overfor når samfunnsoppdraget tilsier at vi skal legge til rette for videre utvikling og forventet vekst i flytrafikken og samtidig sørge for at dette ikke kommer i strid med nasjonale klimamål og internasjonale forpliktelser på klimaområdet. Luftfarten skal bidra til vekst og omstilling innen norsk samfunns- og næringsliv som helhet. Samtidig er næringen avhengig av innovasjon og teknologi-forbedringer for å forene målene om utslippskutt og forventet trafikkvekst i overskuelig framtid.

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 vektlegging av luftfartens betydning for økonomisk vekst og konkurransekraft i Europa til et økt fokus på bærekraft og klima.

Fordi luftfarten er fundamental for Norges utvikling, har Avinor sammen med flyselskapene, Luftfartstilsynet og andre aktører i luftfarten over flere år vært en aktiv bidragsyter i internasjonalt klimaarbeid og går i front for en bærekraftig luftfart i framtiden.





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

## VESENTLIGHETSVURDERINGER

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

Avinors vesentlighetsvurderinger skjer først og fremst i tilknytning til revideringen av konsernets strategiplaner. Dette arbeidet involverer eier, styre, konsernledelse og ansatte, i tillegg til Avinors viktigste interessenter. Konsernets strategiske plan for 2018 – 2023 preget av tydelige prioriteringer som vurderes hyppigere enn tidligere for å sikre nødvendige tilpasninger i tråd med utviklingen rundt oss.

Hovedmålene i Avinors konsernstrategi for 2018 – 2023 er:

- Samfunnsutvikling: Bidra til bærekraftig vekst for landet og regionene
- Forretningsutvikling: Skape verdifulle opplevelser for passasjerer og besøkende
- Lufthavnutvikling: Utvikle et konkurransedyktig selskap
- Organisasjonsutvikling: Utvikle stolt og forbedringsorientert bedriftskultur

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

## 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 også 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 kunder – 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 for å styrke og systematisere denne dialogen.

Det er etablert næringspolitiske utvalg i en rekke av de kommunene og fylkene der Avinor er representert. Her er også lokale politiske interessenter representert. Hovedfokus er kapasitets- og ruteutvikling, samt hvordan Avinor kan bidra til å støtte opp under lokal- og regional næringsutvikling.

For å ivareta dialogen med flyselskapene finnes det en rekke formelle og uformelle fora. På øverste nivå er det etablert et samarbeidsforum som møtes fire til seks ganger i året. Her møter konsernledelsen i Avinor flyselskapenes ledelse. På de største lufthavnene er det i tillegg etablert egne utvalg – AOC (Airlines Operators Committee) – som også møtes regelmessig. Spørsmål knyttet til klima og miljø, avgifter, samt trafikkutvikling og kapasitet på lufthavnene er sentrale temaer i dialogen med flyselskapene.

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

Dialogen med Avinors leverandører av varer og tjenester skjer dels i formelle møter, gjennom forhandlinger og gjennom kontraktsoppfølging. Det er særlig fokus på konkurransegrunnlag, samt malverk og føringer knyttet til prosess og leveranse. Arbeidet mot korrupsjon og sikring av at arbeidsforhold er i tråd med universelle menneskerettigheter og med gjeldende avtaleverk i arbeidslivet, er sentrale elementer i dialogen.

Internt i konsernet blir samarbeidsmodellen mellom tillitsvalgte og ledelse videreutviklet for å sikre gode arbeidsforhold, stabil drift og kostnadseffektivitet i hele konsernet. Avinors ansatte er representert i Avinors konsernstyre med tre av åtte representanter. Det er også ansattevalgte styremedlemmer i Avinor Flysikring AS sitt styre.



## FIRE HOVEDOMRÅDER I ARBEIDET MED SAMFUNNSANSVAR

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

- Oppfylle samfunnsoppdraget: Sikre hele Norge gode luftfartstjenester på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte
- Være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima og miljøutfordringer
- Være en profesjonell og god arbeidsgiver
- Sikre bærekraftig økonomi og ansvarlig forretningsførsel

## RAPPORTERING AV SAMFUNNSANSVAR

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

## FNs bærekraftsmål

FN vedtok i 2015 nye bærekraftsmål fram mot 2030. De 17 målene og 169 delmålene, som berører de fleste samfunnsområder, ser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng. De fleste av FNs bærekraftsmål er i tråd med Avinors egne definerte mål for samfunnsansvar. I særlig grad gjelder dette bærekraftsmål nummer 9 om *innovasjon og infrastruktur* og bærekraftsmål nummer 13 om å stoppe *klimaendringene*. Avinor fokuserer på disse målene. I oversikten over mål og resultater på side 23-25 er det dokumentert hvordan Avinors egne mål henger sammen med noen flere av FNs bærekraftsmål.





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

## Mål og resultater samfunnsansvar 2019

### Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester



BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2019
<b>9</b> INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR 	Punktlighet: 88 prosent	84 prosent
	Regularitet: 98 prosent	98 prosent
	Alle lufthavner skal sertifiseres i henhold til ISO 14001:2015-standarden	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Sentral miljøstyring og operativ drift av lufthavnene sertifisert etter ISO 14001:2015-standarden.</li> <li>· I 2019 gjennomførte sertifiseringselskapet Rise sertifiseringsrevisjon, Avinor ble re-sertifisert for en ny treårsperiode.</li> </ul>
	Lufttransport skal være tilgjengelig for alle	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Gjennomført kartlegging etter «Forskrift om universell utforming»</li> <li>· Gjennomført bygningsmessige tiltak</li> <li>· Vedlikeholdsprogram startet i 2019</li> <li>· Analysert hvilke digitale løsninger det kan være aktuelt å satse på</li> </ul>
	Avinor skal effektivisere, modernisere og investere i økt kapasitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Tilrettelegger for økt non-Schengen trafikk på Avinor Oslo lufthavn</li> <li>· Skisseprosjekt ny Bodø lufthavn</li> <li>· Ny terminal vedtatt på Tromsø lufthavn</li> <li>· Forlengelse rullebane Kirkenes lufthavn vedtatt</li> <li>· Driften på Haugesund lufthavn satt ut til Lufthavndrift AS</li> <li>· Senter for fjernstyrte tårn etablert i Bodø. Røst lufthavn fjernstyrt fra 2019</li> <li>· Tårntjenesten ved Kristiansand og Ålesund overtatt av spanske SAERCO</li> </ul>
	Oslo lufthavn har som mål å komme inn blant topp-10 på kundetilfredshet i Europa	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Oslo lufthavn klatret 2 plasser oppover til en 20. plass for 2019</li> </ul>
	Avinor skal forebygge uønskede hendelser og sikre god beredskap	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Det var i 2019 ingen luftfarts-ulykker, men én alvorlig luftfartshendelse i norsk luftfart der Avinor Flysikring medvirket til årsaken</li> </ul>

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


BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2019
<b>13</b> STOPPE KLIMAENDRINGENE 	Avinor skal innen 2022 halvere egne totale kontrollerbare klimagassutslipp sammenlignet med 2012, og bidra til å redusere klimagassutslipp fra tilbringertjenesten og flytrafikken	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndrift 13 530 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter</li> <li>· Klimagassutslipp fra alt jetdrivstoff til sivile formål 2,85 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter</li> <li>· Kollektivandel: Oslo lufthavn 72 prosent</li> </ul>
<b>7</b> REN ENERGI FOR ALLE 	Avinor skal redusere innkjøpt energi med 25 prosent innen 2020 sammenlignet med energiforbruket på bygg og anlegg i 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Totalt er energiforbruket til Avinor redusert fra 2018 til 2019 med 4 prosent</li> <li>· På Oslo lufthavn flere styringstiltak som har gitt en besparelse på 1,4 GWh/år</li> <li>· Prosjektet Elnett21 på Stavanger lufthavn, Sola</li> </ul>
<b>14</b> LIV UNDER VANN 	Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Brudd på vilkår for flyavising ved 8 lufthavner og for baneavising på 2 lufthavner</li> <li>· Rapport PFAS 39 lufthavner ferdigstilt</li> <li>· Oppryddingstiltak PFAS flere lufthavner</li> <li>· Ny kartlegging PFAS flere lufthavner</li> <li>· Arbeid i gang med fjerning av PFOS på Oslo lufthavn</li> </ul>
<b>15</b> LIV PÅ LAND 	Avinor skal arbeide aktivt for å redusere støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for bosatte i lufthavnens nærområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Andelen kurvede innflygninger var 6,1 prosent i 2019</li> <li>· Kurvede innflygninger ble gjennomført på Trondheim lufthavn, Værnes i 2019</li> </ul>



## Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver

BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2019
<b>8</b> ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST 	Sykefravær 4,5 prosent eller lavere	· 4,8 prosent
	H1-verdi <2 H2-verdi <10	· H1-verdi 3,9 · H2-verdi 8,2
	Redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene	· I konsernet totalt er det i 2019 en nedgang i antall brudd på arbeidstidsbestemmelsene.
<b>5</b> LIKESTILLING MELLOM KJØNNENE 	Kvinneandelen i konsernet skal være 25 prosent i løpet av 2020	· Kvinneandel 22,6 prosent
	Forhindre HMS-avvik, personskader og arbeidsrelatert sykdom	· Avinor AS har i perioden hatt 11 fraværsskader, hvorav én alvorlig. Det er gjennomført fem interne undersøkelser etter HMS-hendelser.

## Avinor skal sikre ansvarlig forretningsførsel

BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2019
<b>8</b> ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST 	Ansatte, leverandører og samarbeidspartnere skal kjenne og følge Avinors etiske retningslinjer	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Utviklet anti-korrupsjonsprogram</li> <li>· Implementert overvåking av korrupsjonsrisiko</li> <li>· Gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse av korrupsjon og misligheter</li> </ul>
	Avinor skal ha gode varslingsrutiner for håndtering av kritikkverdige forhold i alle deler av organisasjonen	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Det er utarbeidet elektronisk kurs</li> <li>· Avinors kontraktsparter må signere avtale om ansvarlig forretningsførsel</li> </ul>
	Avinor skal motarbeide konkurransehemmende atferd	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Nedsatt et utvalg som behandler varsler</li> <li>· I 2019 mottok utvalget i underkant av 130 henvendelser. Alle henvendelsene ferdig behandlet.</li> <li>· Etablert compliance-funksjon</li> </ul>
	Avinor skal sikre ansvarlig behandling av personopplysninger	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Ferdigstilt konsernovergripende prosjekt for etterlevelse av personvernregelverket (GDPR)</li> <li>· Avinor har ikke mottatt klager vedrørende brudd på kunders personvern i 2019</li> </ul>

## Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester

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

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

### BIDRA TIL BÆREKRAFTIG VEKST FOR LANDET OG REGIONENE

Nordmenns flyvaner har vært relativt stabile de siste årene, med i snitt én innlands- og én utenlandsreise tur/retur. Antallet utlendinger som ankommer Norge og som også reiser innenriks i Norge har økt. Potensialet for økt innkommende flyturisme er stort og gir store ringvirkninger fordi flyturistene bruker mye penger i Norge. Hovedtyngden av flyturistene kommer til landet via Oslo lufthavn. En del kommer også inn via ruter direkte til og fra andre deler av landet. Nye ruter har bidratt til økning i innkommende turisme, og er også viktig for utvikling av næringslivet regionalt.

Konsernets strategi for nordområdene er revidert i 2019 og konsernet har vært i tett dialog med kommuner, fylkeskommuner og næringsliv. Dette har gitt et godt grunnlag for å forstå regionens behov for kapasitetsutvidelser og initiativ.

Avinor har i 2019 tatt initiativ til å utrede forutsetningene for transport av sjømat med fly direkte fra lufthavner i Nord-Norge i samarbeid med sjømatnæringen og fylkeskommunene.

### SKAPER VERDIFULLE OPPLEVELSER FOR PASSASJERER OG BESØKENDE

Kommersiell inntekt fra aktiviteter på og ved lufthavnene utgjør 54 prosent av konsernets inntektsgrunnlag og er avgjørende for at Avinor skal kunne løse samfunnsoppdraget på en god og forutsigbar måte. Målet er å opprettholde en inntektsvekst utover det trafikkutvikling og prisstigning medfører. Det krever tiltak både innenfor eksisterende inntektsområder og en utvikling av nye produkter og tjenester. Styrket kompetanse, kjededrift med effektiv erfaringsoverføring og digitale løsninger er viktige tiltak. Avinor har den siste perioden løftet arbeidet knyttet til kundeinnsikt og kundediialog og har utviklet digitale plattformer for kommunikasjon og salg.

Gode passasjeropplevelser på Avinors lufthavner Med kundeorientering som en av kjerneverdiene og passasjerenes reiseopplevelser som et strategisk hovedmål, jobbet vi i 2019 for å beholde plassen i europatoppen i gode passasjeropplevelser.

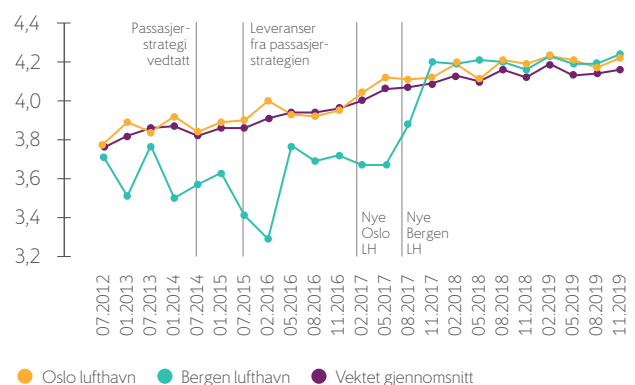
### Airport Service Quality (ASQ)

Spørreundersøkelsen ASQ (Airport Service Quality) er den eneste verdensomspennende undersøkelsen som gir lufthavnene konkrete tilbakemeldinger fordelt på flere kategorier innenfor passasjerenes tilfredshet. Med rundt 350 lufthavner fra hele verden som deltar i undersøkelsen er dette et godt verktøy for å måle Avinors prestasjoner opp mot andre lufthavner. De fleste lufthavner anerkjenner nå at god passasjeretfredshet er viktig for å lykkes i en konkurranseutsatt bransje, og prestasjonene til de vi måler oss mot har økt jevnt de siste årene.

Bergen lufthavn, Flesland og Oslo lufthavn fikk begge score på 4,21 på en skala 1-5 for overordnet tilfredshet blant passasjerene i 2019, som plasserer disse lufthavnene som henholdsvis nummer 27 og 28 av 115 lufthavner i Europa. Begge disse lufthavnene har forbedret sin score på kundetilfredshet sammenliknet med året før, men rykker noen plasser nedover på rangeringen da andre europeiske lufthavner har hatt større fremgang. Totalt sett ligger Avinors lufthavner som helhet omtrent innenfor beste tredjedel av de europeiske lufthavnene.

### ASQ OVERALL SATISFACTION – GJENNOMSNIITT 8 STØRSTE LUFTHAVNER

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





Flyplasshjelper fra Avinor på Oslo lufthavn.

### Treffsikre tiltak og effektmåling

I 2019 ble det tatt i bruk en ny arbeidsmetodikk for å utnytte innsikt i passasjeropplevelse enda grundigere i prioritering av investeringer og driftsaktiviteter. I workshops med de største lufthavnene trekkes det opp relevant kundeinnsikt, dette diskuteres i lys av lokale erfaringer, og sammen utarbeides fokusområder og prioriterte tiltak for lufthavnene for neste periode. Effekten av tiltak som har blitt gjennomført blir målt, og erfaringer blir delt på tvers av lufthavnene for å utnytte konsernfordeler. Med denne arbeidsmetodikken ønsker vi å oppnå bedre treffsikkerhet i tiltak for passasjeropplevelsen, bedre deling av erfaringer og en brattere læringskurve.

### Godt vertskap på lufthavnen

Den menneskelige faktoren er vel så viktig som den flotte terminalen og de sømløse prosessene når vi skal skape gode reiseopplevelser. Vi har jobbet med å videreutvikle Avinors sentrale rolle som vertskap på lufthavnene, og har invitert med oss alle samarbeidspartnere til en felles innsats for å skape gode reiseopplevelser. Etter en pilotperiode med systematisk satsing på lufthavnens vertskapsrolle i Oslo og Bergen før sommeren 2018, ble erfaringene brukt til å videreutvikle verktøy og materiell i 2019. I ettertid har Avinor utvidet satsingen til flere av våre største lufthavner.

### Serviceobservasjoner og servicetrening

Arbeidet med styrking av vertskapsrollen hos butikkene og serveringstedene på Avinors ni største lufthavner har i 2019 fortsatt

med uforminskert kraft siden oppstarten av samarbeidet med RetailX sommeren 2018. Med utgangspunkt i hyppige observasjoner av servicekvaliteten som ytes til kundene innenfor lufthavnens tilbud av butikker og serveringssteder, mottar butikklederne løpende og systematisk feedback digitalt om hva som opplevdes bra, samt innspill til hvilke områder som kan forbedres for å løfte kundeopplevelsen ytterligere. Serviceobservasjonene følges opp med regelmessig trening av operative ledere i salg- og serviceledelse, som sammen med sine øvrige servicemedarbeidere bruker den nye innsikten i sitt arbeid mot gode kundeopplevelser i den operative hverdagen på lufthavnen.

For Avinor totalt ble Ambassadørgraden (overordnet kundeopplevelse) styrket i 2019 til 63 prosent. Det er en forbedring på hele 12 prosentpoeng sammenlignet med oppstartsåret 2018. Målet for den videre satsningen er en ambassadørgrad på 70 prosent.

Avinor gjennomførte i september 2019 en brukerundersøkelse blant programmets 300 deltakere. Basert på svarene fra 129 respondenter, bestående av representanter fra butikk- og kjedeleidelse samt Avinor internt, viste resultatene at initiativet har blitt svært godt mottatt, og at satsningen med RetailX, gjennom å spille samarbeidspartnerne våre gode, har vært riktig av Avinor for å styrke kundeopplevelsen.

### Den digitale reisen

Med stadig utvikling i passasjerenes bruk av og forventninger til digitale tjenester, har Avinor tilgjengeliggjort bestilling av

stadig flere produkter og tjenester via digitale kanaler. Vår felles passasjerapp, som omfatter alle lufthavnene i Avinor, har blitt videreutviklet med ny funksjonalitet som planlegging av transport til lufthavnen og dialog med assistansetjenesten. Appen får gode tilbakemeldinger av brukerne, med 4,5 av 5 stjerner i App Store. I vår nettbutikk kan du kjøpe parkering med tilleggstjenester, forhåndsbestille mat og drikke, samt anvende klikk&hent for forhåndsbestilling av taxfree-varer og en rekke øvrige varer som elektronikk og gaveartikler.

De over 160 000 nyhetsbrevene som sendes ut hver måned tilpasses med bakgrunn i hvilken lufthavn kunden bor nærmest. Responsen på nyhetsbrevene bekrefter at våre kunder er interessert i informasjon og tilbud fra Avinor, og ønsker en relasjon utover det de opplever på selve lufthavnen. All digital passasjerkommunikasjon i Avinor er i henhold til gjeldende personvernlovgiving.

#### Avinor i sosiale medier

Forventningene til digitale tjenester gjelder også tilstedeværelse på sosiale medier. Flere henvendelser fra passasjerer kommer gjennom disse kanalene, og det er derfor viktig å sørge for at spørsmålene blir svart ut. Avinors mål er å kunne tilrettelegge for en behagelig og sømløs reise, blant annet gjennom enkle prosedyrer, selvbetjente løsninger, god tilgjengelighet og relevant informasjon. Aktivitet og kundeservice på sosiale medier bidrar til å skape en enklere reise for passasjerene og en følelse av at passasjerer blir tatt vare på allerede før de har ankommet lufthavnen.

Avinor jobber daglig med å dele reiserelatert informasjon og tips til passasjerene på sosiale medier. Innholdet skal være informativt og skape underholdning for de som følger oss. Oslo lufthavn sin Facebook-side hadde ved årsskiftet 2019/2020 mer enn 181 000 følgere og er den største sosiale kanalen i konsernet.

#### AVINORS SPONSORSTØTTE

Avinors sponsorbidrag går i hovedsak til lokale fritidsaktiviteter, sosiale tiltak og idrett blant barn og ungdom i lufthavnens nærområder. Mange av Avinors lufthavner bidro med slik støtte i 2019. Hver enkelt lufthavn har i tillegg lokale avtaler med lag og organisasjoner i nærmiljøet i forbindelse med retur av pant.

Ved hovedkontoret i Oslo samarbeider Avinor med Kirkens Bymisjon gjennom prosjektet

«Nabosamarbeid i Bjørvika». Det er også egne aktiviteter for barn og ungdom i regi av Kirkens Bymisjon, der ansatte i Avinor deltar. Årets julegave 2019 gikk også til Bymisjonens aksjon «Gled en som gruer seg til jul».

Avinor konsern støtter også TV-aksjonen hvert år.

Miljøorganisasjonene Zero og Bellona mottar økonomisk støtte fra Avinor og gir Avinor faglig bistand, blant annet til arbeidet med utvikling av biodrivstoff. Avinor støtter også arrangementene Solakonferansen og Flyoperativt forum.

#### UTVIKLE ET KONKURRANSEDYKTIG SELSKAP

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

#### Videreutvikler Oslo lufthavn

Avinor vil fortsette arbeidet med å utvikle Oslo lufthavn som et viktig nasjonalt og internasjonalt knutepunkt. Norge har det sterke innenriksmarkedet i Norden og dette er et godt grunnlag for flere internasjonale ruter fra Oslo lufthavn. Det er et mål at flest mulig passasjerer skal kunne nå sin endelige destinasjon så enkelt og effektivt som mulig.

De siste årene har trafikken til og fra land utenfor Schengen vist en større vekst ved Oslo lufthavn enn trafikken innenfor. 1. oktober 2018 startet arbeidene med utbyggingsprosjektet «Utvidelse Non-Schengen Øst» på Oslo lufthavn. Prosjektet omfatter et bygg på omkring 30 000 kvadratmeter knyttet til østre del av terminalen. Byggearbeidene skal etter planen være endelig gjennomført andre kvartal 2022 og vil etter utvidelsen kunne håndtere om lag 8 millioner passasjerer i året.

Avinor arbeider kontinuerlig med å tilrettelegge infrastruktur som gjør det forretningsmessige attraktivt å drive fraktvirksomhet. I 2019 ble 100 000 tonn sjømat fraktet ut til verdensmarkedene direkte fra lufthavnen, og totalt var fraktveksten på 2 prosent.

Søndag 11. august 2019 åpnet østre rullebane på Oslo lufthavn igjen for normal trafikk etter å ha vært stengt for reasfaltering i seks uker. Til tross for prosjektets store omfang merket de reisende lite til de omfattende arbeidene som foregikk. Totalt har 85.000 tonn asfalt gikk med og hele 950 banelys ble satt ned. Samtidig som alle disse arbeidene pågikk, kunne flyene ta av i begge retninger fra den midlertidige rullebanen, Runway Center, 209 meter lenger vest. Det at man tok i bruk taxebanen som midlertidig rullebane viste seg å være et svært vellykket grep, og sommertrafikken gikk som normalt.

Arbeidet med reguleringsplanen for en eventuell tredje rullebane øst for dagens østre rullebane er stilt i bero i påvente av Samferdselsdepartementets avklaring av lokalisering. Etter avtale med Samferdselsdepartementet har Avinor i løpet av høsten 2019 oppdatert kunnskapsgrunnlaget for østre og vestre alternativ. Dette inngår som bakgrunnsmateriale i departementets avklaring av lokalisering av en eventuell tredje rullebane.

#### Ny Bodø lufthavn

I forbindelse med nedlegging av Bodø flystasjon og Forsvarets påfølgende avhending av statens eiendommer, har Bodø kommune tatt initiativ til å flytte Bodø lufthavn og frigjøre sentrumsnære arealer til byutvikling. I henhold til Nasjonal Transportplan 2018-2029 (NTP) vil staten bidra med 2,4 milliarder kroner, hvorav 0,2 milliarder kroner avsettes til flytting av redningshelikoptertjenesten. Avinor vil finansiere en andel som samsvarer med investeringsbehovet ved dagens lufthavn i en 20-års periode. Resten vil dekkes av lokale finansieringsbidrag.



Samferdselsdepartementet har gitt Avinor i oppdrag å fortsette arbeidet med planlegging av flyttingen med sikte på å framme en konsesjonsøknad. Som følge av dette har Avinor utarbeidet et skisseprosjekt og startet arbeidet med et forprosjekt. Prosjektet skal gjennomgå ekstern kvalitetssikring etter statens ordning for kvalitetssikring av store statlige investeringsprosjekter. Prosjektkostnaden utredes som del av planleggingsarbeidet.

Det pågår et samarbeid med Bodø kommune og Forsvarsbygg for å etablere en samlet finansieringsløsning. Forutsatt at prosjektkostnaden er innenfor akseptable rammer og at finansieringen kan etableres i tide, er målet er at den nye lufthavnen skal åpne før 2026, med en kapasitet på 2,5 millioner passasjerer.

### Øvrige lufthavner

Som en oppfølging av Avinors Nordområdestrategi og NTP er det besluttet å bygge en ny terminal på *Tromsø lufthavn*. Arbeidene starter høsten 2020, med forventet ferdigstilling i 2023. En forlengelse av rullebanen på *Kirkenes lufthavn* er også vedtatt, med forventet ferdigstilling i 2021.

I februar 2019 ga regjeringen klarsignal til at det kan lyses ut en anbudskonkurranse i regi av Polarsirkelen lufthavnutvikling AS (PLU) for bygging av *Polarsirkelen lufthavn* i Rana kommune. Lufthavnene Mo i Rana og Mosjøen er gjenstand for oppgraderinger i størrelsesorden 70 millioner for å sikre stabil og sikker drift i påvente av ny lufthavn.

På *Haugesund lufthavn* besluttet Regjeringen å sette bort hele driften til andre enn Avinor gjennom anbudskonkurranse, en såkalt tjenestekonsesjonsmodell. 12. mai 2019 overlot Avinor driften av Haugesund lufthavn til den lokale aktøren Lufthavndrift AS. Avinor eier fortsatt lufthavneiendommen og leier den ut til det lokale selskapet.

Stortinget har besluttet å etablere en framskutt base (QRA) for Forsvarets nye jagerfly F-35 på *Harstad/Narvik lufthavn*, samt at basen for overvåkingsfly (MPA) skal flyttes fra Andøya flystasjon til Harstad/Narvik. Dette innebærer at Forsvaret må gjøre en rekke investeringer på lufthavnen. Forsvarets framtidige investerings- og driftsbehov får store konsekvenser for den sivile delen av lufthavnen. Etableringen av beredskapsbase på Harstad/Narvik lufthavn er særlig krevende og betinger et tett samarbeid mellom partene.

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

I juni 2019 offentliggjorde Avinor en konseptvalgutredning (KVU) for lufthavnløsninger i *Hammerfest*. Denne konkluderer med å ikke anbefale bygging av ny lufthavn. Med de tiltak som allerede er igangsatt og planlagt vil dagens lufthavn ha tilstrekkelig kapasitet i overskuelig framtid. Utredningen inngår i arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033.

Driften ved *Fagernes lufthavn* ble formelt lagt ned 1. juli 2018, da ingen lokale aktører hadde meldte seg til å overta. Stortinget vedtok samtidig at Avinor skal opprettholde den tekniske og operative statusen på Fagernes lufthavn i inntil tre år etter stengningen, slik at en eventuell overtakelse og gjenåpning i regi av lokale interesser ikke vanskeliggjøres. I forbindelse med statsbudsjettet for 2020 ble det avklart at Avinor kan selge Fagernes lufthavn gjennom en åpen anbudsrunde. Avinor tar sikte på å gjennomføre salget i 2020, slik at både Avinor og en ny eier kan forberede overtakelsen senest 30. juni 2021.

## AVINORS SAMFUNNSPÅLAGTE OPPGAVER

Avinor utfører en rekke oppgaver på vegne av den norske stat som ikke følger direkte av samfunnsoppdraget og som sammenlignbare lufthavn- og flysikringsoperatører ikke er pålagt. De samfunnspålagte oppgavene inkluderer blant annet kunngjøringstjenester for lufthavner og luftrom, forenklet transfer ved Oslo lufthavn (toll), utredningsoppdrag for Samferdselsdepartementet, beredskap for ambulansefly, aktiviteter for å betjene forsvarsaktiviteter og ulike oppgaver innen flysikringstjenester. Disse samfunnspålagte oppgavene påfører konsernet merkostnader i nivå 300 millioner kroner årlig. Avinor finansierer i dag disse kostnadene delvis gjennom luftfartsvavgiftene og delvis gjennom kommersielle inntekter.

## FLYSIKRING

Avinors flysikringsvirksomhet ble skilt ut i et eget datterselskap, Avinor Flysikring AS (AFAS), 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. AFAS har ansvaret for flysikring i norsk luftrom og yter tjenester til både den sivile og militære luftfarten. Samferdselsdepartementet vil vurdere alternativ eierstruktur for flysikringsvirksomheten og på oppdrag fra departementet utreder Avinor ulike alternativer. Arbeidet skal ferdigstilles i første kvartal 2020.

### Konkurranseutsetting av tårntjenester

Mens underveistjenesten i hovedsak internasjonalt blir levert av statlige tjenesteutøvere innenfor sine nasjonale luftrom, er markedet for tårntjenester åpnet opp for konkurranse og tjenester innenfor navigasjon, overvåking og kommunikasjon er under utvikling.

Avinor AS har så langt konkurranseutsatt tårntjenestene ved Ålesund lufthavn og Kristiansand lufthavn og har ambisjon om å fortsette prosessen med å konkurranseutsette tårn- og flysikringstjenester.

Eiermeldingen åpner for at AFAS kan delta i konkurranse om tårn- og innflygingstjenester internasjonalt. I tråd med dette har AFAS etablert et datterselskap i Spania sammen med en lokal spansk partner for å kunne delta i konkurranse om tårntjenester på spanske lufthavner og i Europa for øvrig.

### Investering i fjernstyrte tårn og nytt ATM-system

Avinor AS har, i samarbeid med AFAS, investert i og utviklet fjernstyrte tårn. Røst lufthavn ble 19. oktober 2019 som første

Innsjekk Check-in

4-10

Gate	Destinasjon	Stat	Destinasjon	Stat
1	Oslo	OK	Oslo	OK
2	Oslo	OK	Oslo	OK
3	Oslo	OK	Oslo	OK
4	Oslo	OK	Oslo	OK
5	Oslo	OK	Oslo	OK
6	Oslo	OK	Oslo	OK
7	Oslo	OK	Oslo	OK
8	Oslo	OK	Oslo	OK
9	Oslo	OK	Oslo	OK
10	Oslo	OK	Oslo	OK

Sikkerhetskontroll  
Security check

5 min

5 min

Hilsepops  
Lost and Found

Taxi

Assistance



Assistansetjeneste  
Special Assistance





tårn fjernstyrt fra Bodø Remote Tower Center. I første fase er 15 av Avinors lufthavner pekt ut, og ambisjonen i neste fase er innføring av konseptet ved ytterligere 10 lufthavner. Det er en forventning om at innføring av fjernstyrte tårn vil gi bedre tilgjengelighet for luftromsbrukerne, større kompetansemiljø for lufttrafikkjentesten og man unngår å investere i løsninger som isteden fases ut. På sikt vil innføringen gi lavere driftskostnader enn ved tradisjonell teknologi.

AFAS investerer i ny teknologi i underveistjenesten gjennom partnerskap med andre europeiske flysikringsleverandører. Teknologiskiftet vil, i tillegg til å imøtekomme felleseuropeisk krav, bidra til styrket sikkerhetsnivå, effektivisering og lavere priser for luftromsbrukerne. Avinors flysikringstjeneste har en av de laveste enhetsprisene (unit rate) i Vest-Europa. Negativ trafikkvekst i 2019 og forventet svak vekst de neste fem årene, kombinert med høyt investeringsnivå som følge av overgang til nytt ATM-system, vil gi press på unit rate. Dette innebærer at gevinstene fra nytt ATM-system ikke vil materialisere seg før i perioden 2025-2029, da det nye systemet er på plass.

## TILGJENGELIGHET FOR ALLE – UNIVERSELL UTFORMING

Universell utforming er en viktig premisse i Avinors arbeid for at alle skal kunne reise og delta i samfunnets ulike tilbud. Avinors bygningsmasse er, særlig ved de lokale og regionale lufthavnene, i stor grad oppført før universell utforming ble et sentralt begrep, så avstanden opp til dagens krav er til dels betydelig.

Avinor har gjennomført en kartleggingsprosess etter «Forskrift om universell utforming av lufthavner og om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter ved lufttransport». Basert på avvik som ble funnet, blir det gjennomført bygningsmessige tiltak som en del av vedlikeholdsprogrammet i Avinor. Vedlikeholdsprogrammet startet opp i 2019 og er et prosjekt over flere år. Ved nybygg og større ombygginger benytter Avinor standarder for bygninger som ivaretar blant annet krav til universell utforming. Det blir lagt vekt på samarbeid med 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 ivarettatt.

Terminalutforming og ombordstigningsløsninger er sentralt for å få de reisende vel om bord i flyet. Universell utforming er i fokus i tilknytning til utvikling av nye typer tekniske løsninger, kommersielle krav og ønsket passasjerstrøm. Passasjerbroer vil være tilpasset store og mellomstore lufthavner, og ramper og elektriske trappeklatrere vil fungere for mindre lufthavner, slik at alle kommer om bord på en god måte.

Avinors assistansetjeneste bidrar sammen med universell utforming til å gi en trygg ramme for reisende med redusert mobilitet. Dette er et omfattende tilbud fra ankomst på lufthavnen til vedkommende er vel bord i flyet. Samarbeidet og dialogen skjer sentralt i PRM-forum, samt i «Flygruppa» der organisasjonene er representert sammen med flyselskapene og Avinor.

Utvikling av informasjon og veiledning gjennom ulike typer digitale kanaler bidrar til at stadig flere kan ta seg fram på egen hånd. Det har i 2019 blitt analysert hvilke løsninger det kan være aktuelt å satse på i årene som kommer.

## VÆRET PÅVIRKER PUNKTLIGHETEN

Gjennomsnittlig punktlighet for alle Avinors lufthavner var 84 prosent i 2019, som er best i Europa. Avinors konsernmål for punktlighet på avgang innenfor 15 minutter er 88 prosent. Måloppnåelsen avhenger av spillet mellom lufthavn, flyselskap og de som yter lufthavnrelaterte tjenester. I tillegg spiller værmessige forhold inn. Klimaendringene fører til stadig større værmessige utfordringer. Redusert punktlighet har også sammenheng med i trafikale utfordringer i Europa, samt interne utfordringer hos operatørene på Avinors nettverk.

Regulariteten er et mål på hvor stor andel planlagte flygninger som faktisk blir gjennomført. Her er Avinors mål 98 prosent. I 2019 var regulariteten for alle lufthavnene samlet på 98 prosent. Resultatet har vært omtrent uendret de siste årene.

## FLYSIKKERHET

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

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

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

Det er utviklet bedre rapporter som brukes til styringsinformasjon innen forskjellige fag- og fokusområder, herunder flysikkerhet. Rapportene gir et tydelig bilde av utfordringer og gjør det lettere å følge opp og monitorere, samt at sikkerhetsbildet kan vises «live» i møter.

Som en del av flysikkerhetsarbeidet arbeides det også proaktivt ved hjelp av risikostyring på operasjonell drift. Dette støttes opp av flere nye rapporter (Power BI) for monitorering og presentasjon av lufthavnens operasjonelle risikobilde. Disse brukes i lokale og sentrale sikkerhets- og kvalitetsmøter og detaljeringnivået i rapportene er tilpasset deretter.

Revidering og kontinuerlig forbedring av styringssystemet, herunder flysikkerhetsstyringen, har også pågått i 2019.

#### Fokusområder innen flysikring

Det har vært fokus på etablering av sikkerhetsnivåer og kobling av proaktive og reaktive safetyaktiviteter for å gi en helhetlig tilnærming til risikohåndtering.

#### Underskridelser av atskillelsesminima

Det er spesielt fokus på risiko for underskridelser av atskillelsesminima – at flyene kommer for nær hverandre – gjennom tett monitorering av indikator på «late detected conflicts», som har potensiale for å utvikle seg til en underskridelse.

#### Rullebaneinntrenging

Avinor Flysikring har gjennomført en rekke tiltak for å redusere risiko for rullebaneinntrenging i 2019, og mye arbeid er gjort i relevante grensesnitt. Implementering av ny kommunikasjonsplattform (TRAC) på iPad i «Forretningsområde Tårn», har muliggjort en mer variert og dynamisk kommunikasjonsform enn tidligere.

Felles for fokusområdene nevnt ovenfor er at data for 2019 nå viser en tydelig nedgang i alvorlighetsgrad for denne type hendelser. Parallelt med dette registrerer vi en markant økning av antall innrapporterte luftfartshendelser. Dette viser at Avinor Flysikring har en solid rapporteringskultur.

#### Droner

Uautorisert droneflyging utgjør en potensiell risiko for ulykker og alvorlige hendelser. Avinor Flysikring 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 har anskaffet et trafikkstyringssystem, «Unmanned Traffic Management» (UTM), for droner som blir implementert i 2020.

Det er jobbet med oppfølging av resultat av sikkerhetskultursurveyen lokalt med sentral støtte dette året. Det er i tillegg gjennomført workshops innen sikkerhetskultur for alle operative ved Norway Control, sektorgruppe Øst, denne høsten.

Avinor Flysikring AS har valgt leverandør av dronesystem og blir den første flysikringsleverandør i Norden som tar i bruk avansert teknologi for å sikrere kunne integrere droner i luftrommet. Bruken av droner i luftrommet rundt lufthavner er økende og det forventes fortsatt vekst i de neste årene. Operatørene og brukerne av droner er en god blanding av profesjonelle aktører og de som kun flyr for egen hobby. Flere av disse er i dag ikke kjent med oppbygningen av luftrommet eller hvordan de skal forholde seg til lufttrafikkjenesten. Systemet som nå er anskaffet er skreddersydd for håndtering av droner og dronebrukere. Utrulling til Avinor Flysikrings tårnheter er planlagt i løpet av 2020.

Avinor observerer og rapporterer ulovlig droneaktivitet og anmelder alle uautoriserte hendelser med droner ved lufthavnene. Vi deltar i arbeid på nasjonalt og europeisk nivå for å få på plass forskrifter for sikker bruk av droner. Nytt europeisk regelverk for droner kommer 1.7.2020 og vil bli gjeldende i Norge. Avinor har igangsatt prosessen med å utrede dronetiltak på noen lufthavner. Dette skal identifisere farer og risiko forbundet med droner.

Prosjektet ønsker å finne gode tiltak, og innhenter erfaringer fra andre lufthavner både nasjonalt og internasjonalt.

## ULYKKER OG ALVORLIGE LUFTFARTSHENDELSER

Det var i 2019 ingen luftfartsulykker, men én alvorlig luftfartshendelse i norsk luftfart der Avinor Flysikring medvirket til årsaken: Et rutefly til Oslo lufthavn entret norsk luftrom uten at flygingen var kjent for lufttrafikkjenesten. Luftfartøyet var ikke identifisert på radar og symbolet som ble observert hadde ingen assosiering, det vil si uten detaljer om flygingen som skal være koordinert på forhånd. Situasjonen ble oppdaget sent og hendelsen fikk utvikle seg over tid. Hendelsen fikk en utvidet undersøkelse og ledergruppen i Avinor Flysikring konkluderte med 11 tiltak som følges opp eller allerede er ivarettatt og ferdigbehandlet.

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

### ULYKKER OG ALVORLIGE LUFTFARTSHENDELSER 2017-2019

	ALVORLIG LUFTFARTSHENDELSE	LUFTFARTSULYKKER U/ PERSONSKADER	LUFTFARTSULYKKER M/ PERSONSKADER
2019	1	0	0
2018	0	0	0
2017	3	0	0

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

## REVISJONER

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

Et revisjonsprogram etableres årlig i henhold til regelverkets bestemmelser og godkjennes av konsernsjefen. Revisjonsprogrammet omfatter krav i Luftfartsloven, EU/2008/2016, Arbeidsmiljøloven og Sikkerhetsloven, med tilhørende forskrifter, dessuten relevante ISO-standards, 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 revisjonene 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).



Revisjonsprogrammet 2019 har ikke avdekket Betydelig avvik (Level 1) i forhold til lover, forskrifter og Avinors styrende dokumenter som reduserer nivået på eller er en fare for sikkerheten.

## SECURITY

Trusselbildet innen luftfart er noe forandret fra tidligere år hvor innside-trusselen og kritisk infrastruktur er gitt større oppmerksomhet. Organisasjonen har gjennomført intern opplæring i hva innside-trussel er og det er utført sikringsanalyser for kritisk infrastruktur. Grunnkurs for adgangskort er også endret og har økt fokus på innside-trusselen.

I 2019 oppdaterte Avinor sikringsrisikoanalysen for alle våre lufthavner. Analysen viser at Avinor fortsatt må jobbe med fysisk sikring av våre terminaler da trusselen fra lett tilgjengelige våpen og kjøretøy fremdeles er tilstede. Arbeidet med det nye styringssystemet for forebyggende sikkerhetsarbeid (Sikkerhetsloven) ble også ferdigstilt og implementert i Avinors øvrige styringssystem. Det har ført til god integrering mot prosessområdene Beredskap- og Krisehåndtering, IT og Anskaffelser.

## SAMFUNNSSIKKERHET OG BEREDSKAP

Avinor har styrket sentral operasjonell krisestab med økt kompetanse og økt treningsmengde for å ivareta den sentrale funksjonen. Videre har krisestaben involvert alle lufthavner i øvelser for å øke forståelsen og kjennskapen til Avinor sin håndtering av hendelser. Kriseorganisasjonen har deltatt i nasjonale øvelser.

Det er besluttet å etablere H-kapasitet (mulighet for å kommunisere på gradert nett til og med nivå HEMMELIG) ved hovedkontoret. Slik kapasitet vil sette Avinor i stand til å ha og opprettholde en korrekt og tidsriktig situasjonsforståelse i hendelser og dermed evne å bidra til god nasjonal beredskap.

Avinor sin beredskapsdokumentasjon er gjennom siste år revidert og tilpasset EASA regelverk samt nasjonale trusselvurderinger, for å ivareta konsernets rolle i samferdselssektoren, Totalforsvaret og samfunnsberedskapen.

### Totalforsvaret og Trident Jupiter

Avinor har fortsatt en aktiv rolle i Totalforsvaret gjennom løpende samarbeid med bl.a. Forsvarets Operative Hovedkvarter (FOH), Forsvarsstaben, Luftforsvaret, DSB og andre sentrale sivile aktører. Konsernsjef har bidratt aktivt i Sentralt Totalforsvars Forum og Avinor har bidratt i en rekke faglige sammenhenger knyttet til bl.a. evalueringer, øvelsesplanlegging, revisjon av beredskapsplanverk og Norges rolle som vertsland for allierte styrker. Høsten 2019 deltok Avinor i NATO-øvelsen Trident Jupiter og den nasjonale øvelsen Polaris Gram, der vi hadde liaisoner i FOH i hele øvelsesperioden. Operasjonell krisestab i hovedkontoret var engasjert i første del av øvelsen og ivaretok dialogen med liaisonene i FOH.

## HUMAN TRAFFICKING

Avinor har ingen egne systemer for rapportering knyttet til human trafficking. Slike saker registreres i straffesakssystemet og håndteres av aktuelle myndigheter, som politi og toll. Disse er tilstede på Avinors største lufthavner, og lufthavnene rapporterer om godt samarbeid. Avinor oppfordrer alle ansatte til å melde fra hvis det forekommer situasjoner som framstår som usikre og der det er mistanke om human trafficking.

## PROSJEKTER, FORSKNING OG UTVIKLING

Avinor har lagt en strategi for innovasjon innen framtidsrettet og bærekraftig luftfart i samarbeid med næringsliv og nasjonale og internasjonale forskningsmiljøer.

Konsernet har fokusert på fem områder der innovasjon skal bidra til å skape verdier:

- Miljø, klima og bærekraft
- vinterdrift
- helhetlig lufthavndrift
- vertskap
- digitale arbeidsverktøy

Hvert fokusområde består av større og mindre initiativ som skal bidra til kunnskap, utvikling og konkrete løsninger. Et eksempel på pågående innovasjonsprosjekter er Elnett21 – et ENOVA-støttet prosjekt der Avinor samarbeider med Lyse, Forus Næringspark, Stavanger havn og Smartly. Et annet eksempel er prosjektet «Smartere transport i Bodø», der konsernet samarbeider med Nordland fylkeskommune, Bodø kommune og Telenor. Avinor deltar også i flere FoU-prosjekter knyttet til utvikling av bærekraftig biodrivstoff til luftfart, i samarbeid med blant andre SINTEF, BI og NMBU. Avinor deltar også i Klima 2050, et forskningscenter som særlig fokuserer på ekstremvær og gradvise klimaendringer og klimatilpasning av bygg og infrastruktur.

For å identifisere gode ideer og løsninger har Avinor satt fokus på medarbeiderdrevet innovasjon og arenaer for samhandling på tvers av fagfelt. For å utvikle innsikt, kunnskap og innovative løsninger er Avinor også avhengig av samarbeid med eksterne aktører. Konsernet har etablert gode relasjoner til nasjonale og internasjonale aktører fra universitet- og høyskolesektor, forskningsinstitusjoner og næringsliv. Konsernet vil også forsterke innsatsen ved å engasjere kunder og interessenter i innovasjonsarbeidet.



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

Avinor har konkrete og langsiktige mål for de fire største miljøutfordringene ved lufthavndrift: klima, energi, støy og utslipp til vann og grunn.

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

### KLIMAGASSUTSLIPP

Avinor skal innen 2022 halvere egne totale kontrollerbare klimagassutslipp sammenlignet med 2012 og bidra til å redusere klimagassutslipp fra tilbringertjenesten og flytrafikken.

Lufthavnenes største utslippkilde av klimagasser er flyene som lander og tar av, dernest kommer tilbringertjenesten (altså klimagassutslipp fra passasjerenes transport til og fra lufthavnene) og til slutt klimagassutslipp knyttet til drift av lufthavnene.

#### Klimagassutslipp fra lufthavndriften

Avinor utarbeider klimaregnskap i henhold til «The Greenhouse Gas Protocol», og arbeider kontinuerlig med å redusere klimagassutslipp fra egen virksomhet. Avinor kjøper årlig klimavoter for å kompensere for de gjenværende klimagassutslippene. For 2019 investerte vi i et prosjekt i Malawi: «Improved Cookstoves Program for Malawi and cross-border regions of Mozambique».

I 2019 var Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndrift på omkring 13 530 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Dette betyr at vi har hatt en reduksjon i klimagassutslippene våre på ca 14 prosent i 2019, sammenlignet med 2012. De største utslippene fra Avinors drift kommer fra forbruk av drivstoff til egne kjøretøy, etterfulgt av energiforbruk og tjenestereiser. Svalbard lufthavn blir spesielt synlig i Avinors klimaregnskap, i og med at både fjernvarme og elektrisitet kommer fra kullkraftverk. Andre utslippkilder som inngår blant Avinors egne, kontrollerbare utslipp er kjemikalier til baneavising og til bruk ved brannøving.

Avinors klimamål er et absolutt mål, og hensyntar ikke vekst i for eksempel brøytet areal på lufthavnene våre. Utslippene fra Avinors virksomhet avhenger sterkt av værforholdene i vinterhalvåret, som påvirker behovet for snøbrøyting, oppvarming og forbruk av avisingskjemikalier. Bruk av baneavisingkjemikalier regnes inn i Avinors klimaregnskap fordi kjemikalierne er laget fra

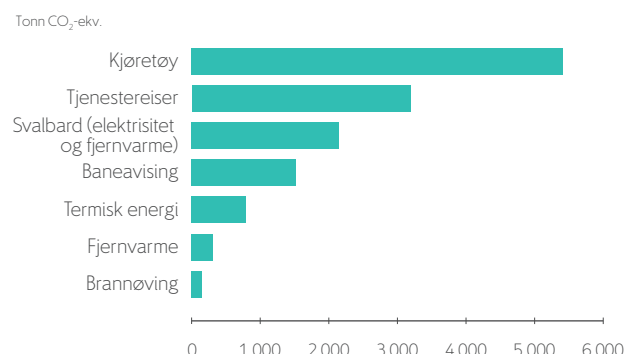
fossile karbonkilder og det beregnes derfor klimagassutslipp fra nedbrytningen.

Et viktig tiltak for å redusere klimagassutslipp fra egen drift i Avinor er å fase inn avansert biodiesel, da nærmere halvparten av Avinors klimagassutslipp kommer fra kjøretøyparken. Avansert biodiesel benyttes på kjøretøy som ikke så enkelt lar seg elektrifisere (som for eksempel snøfresere og sweepere). Biodieselen som benyttes i Avinor inneholder ikke palmeolje eller palmeoljeprodukter, og er i henhold til EUs bærekraftskriterier. En ny rammeavtale for levering av avansert biodiesel ble framforhandlet i 2019.

I tråd med vanlig regnemåte i Norge, legger Avinor til grunn at klimagassutslippene fra avansert biodiesel/biofydingsolje er null. I 2019 økte Avinor innfasingen av avansert biodiesel. Av all diesel benyttet på egen maskinpark på Oslo lufthavn har innblanding av biodiesel vært på 81 prosent av totalforbruket gjennom hele året. Oslo lufthavn benyttet omkring 1 million liter avansert biodiesel i 2019, i tillegg har våre samarbeidspartnere på lufthavnen også tanket biodiesel. Dette er en kraftig økning siste året da innblandingsprosenten i 2018 lå på 20 prosent ved Oslo lufthavn. Trondheim lufthavn, Værnes og Bergen lufthavn, Flesland har også økt innblandingen av biodiesel og har i løpet av året hatt en innblandingsprosent på henholdsvis 61 og 38 prosent.

Videre er det benyttet biodiesel ved følgende lufthavner i 2019; Ålesund, Molde og Kristiansand. Totalt sett har Avinor økt

#### AVINORS KLIMAGASSUTSLIPP KNYTTET TIL LUFTHAVNDRIFT FORDELT PÅ ULIKE UTSLIPPSKILDER



innblandingsprosenten av biodiesel i 2019, og dette er i henhold til målet. Dersom Avinor skal nå målet om å halvere klimagassutslippene i 2022, kreves en ytterligere økning i innblanding av avansert biodiesel de nærmeste årene.

Ved anskaffelser av kjøretøy i Avinor, skal det alltid gjøres en vurdering av om fossile kjøretøy kan erstattes med elektriske kjøretøy. Dette ble gjort i et prosjekt ved Oslo lufthavn da åtte fossile busser på flyside ble besluttet byttet med åtte elektriske. Beslutningen ble tatt i juni 2019 og bussene skal etter planen leveres lufthavnen andre kvartal 2020. Prosjektet er støttet av Enova og involverer både innkjøp av åtte 18 meters busser fra VDL og tilhørende ladeinfrastruktur (Heliox). Bussene skal frakte passasjerer til og fra terminalen til fjernparkerte fly. Det er ventet at overgangen fra fossile busser til elektriske busser vil spare Oslo lufthavn for omkring 170 000 liter drivstoff pr år. Avtalen om elektrisk buss på flyside, inkludert infrastruktur, er en rammeavtale. Andre lufthavner i Avinor med bussingstjeneste på flyside kan gjøre avrop på avtalen på et senere tidspunkt.

Avinor kjøpte i 2019 inn 21 større og mindre administrative kjøretøy, hvorav 13 var elektriske og 4 var hybrider. Årsaken til at det ble kjøpt inn 4 fossile kjøretøy, er mangelen på tilgjengelige egnede elektriske kjøretøy. Enovas støtte til anskaffelse av elektriske varebiler har bidratt til at andelen elbiler øker i Avinor. Det er likevel behov for et større utvalg i elektriske varebiler samt elektriske minibusser (opp til 8+1 passasjer) for at Avinor skal kunne øke innfasingen av elektriske kjøretøy ytterligere.

For å redusere klimagassutslippene i Avinor er det også nødvendig å gå over til fornybar energi der det er mulig, samt benytte biofyngingsolje ved enkelte lufthavner. Oslo lufthavns energisentral har høy kapasitet og kommer inn under klimavoteforskriften. Derfor har Oslo lufthavn tillatelse fra Miljødirektoratet for kvotepliktige utslipp og har årlig kompensert for CO<sub>2</sub>-utslippet i EUs kvotesystem. Oljekjelene har imidlertid lav prioritet og brukes kun i perioder hvor Statkraft Varme og elektrodekjelen ikke kan levere tilstrekkelig energi. Oljekjelene ble bygget om i 2019 og tilpasset fyring med biofyngingsolje etter 1.1.2020. Andre tiltak som er viktige for å redusere energiforbruket ved Avinors lufthavner er omtalt i kapittelet om energi.

Arbeidet med å øke antallet ladepunkter på Avinors parkeringsanlegg ble ferdigstilt i 2019. Avinor har nå 1270 ladepunkter fordelt på sine lufthavner og er med det verdens største lufthavnoperatør på lading til el-biler. Oslo lufthavn har alene over 700 ladepunkter for elbil.

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

mulig å få tak i, men i løpet av 2019 har en produsent demonstrert hvordan dette produktet kan lages. Det nye produktet må imidlertid oppfylle alle andre krav som Avinor har for baneavisingkjemikalier, og må derfor gjennom en grundig test. Avinor ønsker å være med på å teste dette nye produktet.

Airport Carbon Accreditation (ACA) er en bransjeordning som lufthavnoperatører kan akkreditere seg i. ACA forvaltes av bransjeorganisasjonen ACI (Airport Council International), der Avinor er medlem. Lufthavner som deltar i ordningen må sette forpliktende mål for reduksjon av klimagassutslipp, utarbeide detaljerte klimaregnskap og vedta tiltaksplaner. I 2019 var omkring 290 lufthavner med i ordningen. Dette betyr at omtrent 43 prosent av global passasjertrafikk gikk via ACA-akkrediterte lufthavner. I Avinor har Oslo lufthavn, Trondheim lufthavn, Værnes og Kristiansand lufthavn vært akkreditert i ordningen fra starten i 2009. Bergen lufthavn, Flesland og Stavanger lufthavn, Sola har deltatt siden 2014. De fire største lufthavnene våre er akkreditert på det høyeste nivået i ACA, Neutrality

### Tilbringertjenesten

For å styrke tilbudet til de reisende, redusere klimagassutslippene og bedre den lokale luftkvaliteten, ønsker Avinor å være en pådriver og tilrettelegger for at mest mulig av transporten til og fra lufthavnene kan skje med kollektive transportmidler. Utfordringene på tilbringersiden er knyttet både til transportnett og transportformene. Bosettingsmønsteret i lufthavnens virkeområder gjør også at det ikke er mulig å gi alle et fullgodt kollektivtilbud. Avinors største lufthavner har gjennomgående høye kollektivandeler. Eksempelvis ligger Oslo lufthavn høyest i Europa. Andelene har økt de senere år, og målet er ytterligere vekst.

Utviklingen i kollektivandeler i tilbringertrafikken påvirkes blant annet av sammensetningen av passasjerene i flytrafikken. Det viktigste skillet går mellom de som er bosatte i lufthavnregionen og har tilgang til egen bil, og de som er tilreisende og ikke har det. Når trafikken av tilreisende øker mest, går følgelig kollektivandelen opp. Bilandelen går opp hvis omfanget av lokalt generert trafikk øker mest.

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

En særlig utfordrende gruppe er de som blir kjørt til eller hentet på lufthavnen med privatbil. Avinor arbeider med insentiver for å få disse til å benytte kollektivtransport. En skiltgjenkjenningsløsning som ble innført ved samtlige lufthavner i 2018 innebærer at kjøretøyene må betale for et opphold utover en gitt gratistid.



Oslo lufthavns flysidebusser vil se ut som vist på bildet over. Grunnet synlighetskrav på flyside er bussene gule.





Dette kan bidra til å flytte reisende fra bil til kollektivtransport ved ren levering og henting på lufthavnene.

De fleste virkemidlene for å øke kollektivandelen ligger utenfor Avinors ansvarsområde og krever samarbeid mellom en rekke aktører. Avinors viktigste bidrag er å legge infrastrukturen til rette på lufthavnene, og bidra med god informasjon om tjenestene til de reisende. Oslo lufthavn bedret informasjon knyttet til kollektivtrafikk betydelig i 2019, da de åpnet et nytt informasjonssenter. I informasjonssenteret er det informasjonstavler og bestillingsautomater, samt betjening som kan bistå passasjerene med kjøp av billetter og valg av transportform.

På konsernnivå jobbes det aktivt med de største flybussoperatørene i Norge, med utgangspunkt i de fire største lufthavnene. Målet med samarbeidet er å finne strategier for å øke markedsandelene til buss-selskapene på bekostning av privatbiler. I samarbeid med flybussoperatørene har Avinor utarbeidet konkrete tiltak for å øke markedsandelen til bussoperatørene. Dette arbeidet vil fortsette i årene framover. Avinor ønsker å bruke denne kunnskapen for å tilrettelegge for økt kollektivatsing også på mindre lufthavner.

Ved Bergen lufthavn, Flesland kom vi et skritt nærmere utslippsfri drosjenæring i 2018, da en avtale mellom fylkeskommunen, Avinor og energi- og infrastrukturselskapet BKK ble signert. I desember 2019 ble ladestasjonen med 6 lynladere og 12 AC ladere ferdigstilt i taxidepot i Bergen. Avinors fire største lufthavner har sett en positiv utvikling i kollektivandelen i tilbringertjenesten siden 2009. Basert på utviklingen vil Avinor øke ambisjonsnivået ytterligere mot 2030. For Oslo lufthavn er allerede målet for 2030 satt til 75 prosent.

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

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

Kilde: Reisevaneundersøkelsene (RVU)

#### Klimagassutslipp fra flytrafikken

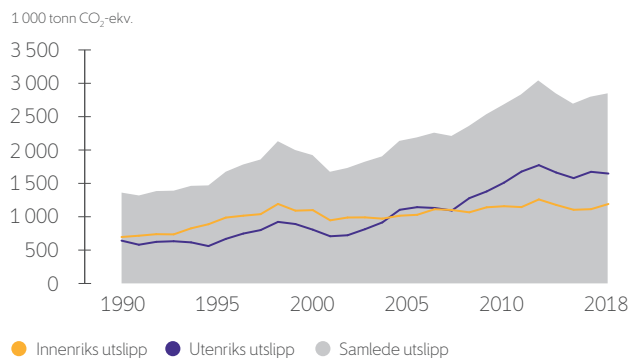
Avinor har siden 2007 samarbeidet med flyselskapene og NHO Luftfart om å legge til rette for reduserte klimagassutslipp fra flytrafikken. Det er publisert tre rapporter<sup>1)</sup> som skisserer utslippsreducerende tiltak og sammenholder effekten av disse med forventet trafikkutvikling. Ifølge framskrivningene,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

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

Klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart tilsvarer ifølge Statistisk Sentralbyrå (SSB) i 2018 (siste offisielle tall) 2,3 prosent av samlede innenriks utslipp (1,2 av totalt 52 millioner

1) «Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart». Tilgjengelige på avinor.no

## KLIMAGASSUTSLIPP FRA NORSK LUFTFART 1990-2018



tonn CO<sub>2</sub>-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 2018 1,65 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Disse utslippene rapporteres årlig av Miljødirektoratet til FNs Klimakonvensjon (UNFCCC).<sup>2)</sup>

Samlede klimagassutslipp fra alt jetdrivstoff til sivile formål solgt på norske lufthavner i 2018 (siste offisielle tall) tilsvarer i overkant av 5,5 prosent av Norges samlede utslipp, i størrelsesorden 2,85 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. I 2018 var det iflg SSB en økning i utslippene fra innenrikstrafikken sammenliknet med 2017, mens utslippene fra utenrikstrafikken gikk litt ned. Samlet var det en økning i utslippene på 1,8 prosent sammenliknet med 2017. CO<sub>2</sub>-utslipp fra global luftfart var ifølge IATA<sup>3)</sup> 905 millioner tonn, eller om lag 2,5 prosent av de globale CO<sub>2</sub>-utslippene (37 milliarder tonn) i 2018.

I tillegg kommer effekten av at deler av utslippene skjer i høye luftlag, noe som betyr at klimaeffekten blir noe høyere. CICERO anslår en tilleggsfaktor på mellom 0,8 og 2,5, med et modellgjennomsnitt på 1,8. Innenrikstrafikken i Norge er i begrenset grad i disse høydene.<sup>4)</sup>

### Nye, energieffektive fly

Flyselskapene viderefører arbeidet med energieffektivisering, og SAS og Norwegian fornyer fortløpende sine flåter. Mer energieffektive motorer, forbedret aerodynamikk, lavere vekt og flere seter medfører eksempelvis at Airbus A320 NEO, som SAS og Norwegian nå faser inn, har omkring 15 prosent lavere utslipp per setekilometer enn flyene de erstatter. Utslippene pr passasjerkilometer er mer enn halvert de siste 20 årene.

### Effektivisering i luftrommet

Effektivisering i luftrommet, samt optimalisering av landinger og avganger, er viktige tiltak hvor Avinor har betydelig påvirkningsmulighet.

Free Route Airspace ble implementert i 2016. Forbedret navigasjonsteknologi gir muligheter for mer nøyaktige og fleksible inn- og utflygningsprosedyrer. Fordelen med disse innflygningsprosedyrene er at man kan fly utenom tettbygde strøk i nærheten av lufthavnen, og dermed redusere støybelastningen for lufthavnens naboer. Dessuten kan flyene fly kortere og redusere drivstoffbruket og klimagassutslippene. I 2018 utvidet Oslo lufthavn bruken av slike prosedyrer til å kunne benyttes under alle værforhold. Trondheim og Bergen implementerer tilsvarende i 2020. Stavanger vil etter planen kunngjøre prosedyrene i 2021.

### Jet biodrivstoff

Biodrivstoff ble sertifisert til bruk i sivil luftfart i 2009. Siden den gang er det gjennomført flere tusen sivile ruteflygninger med innblandet biodrivstoff, og utviklingen av ulike teknologier for produksjon av biodrivstoff har skutt fart. En stor fordel med biodrivstoff er at det kan blandes direkte inn i fossilt flydrivstoff og ikke krever tilpasninger verken i flymotorer eller distribusjonssystem. Innfasing av biodrivstoff for luftfart blir, både av bransjen selv og FNs luftfartsorganisasjon ICAO, regnet som et svært viktig tiltak for å redusere klimagassutslippene fra luftfarten.

De første flygningene med innblandet jet biodrivstoff i Norge ble gjennomført av SAS og Norwegian i november 2014. I januar 2016 ble Oslo lufthavn, i samarbeid med AirBP, Neste, SkyNRG, Lufthansa Group, KLM og SAS, verdens første internasjonale lufthavn til å blande inn biodrivstoff i det ordinære drivstoffsystemet og til å tilby biodrivstoff til alle flyselskap som tanker der.

Fra 2020 er det innført et krav om 0,5 prosent biodrivstoff som andel av alt flydrivstoff som omsettes i Norge (med unntak av Forsvaret). Norge er første land i verden med et slikt krav. Det stilles krav om at biodrivstoffet skal være såkalt avansert; altså drivstoff som er laget av avfall og rester. Stortinget har vedtatt et mål om at 30 prosent av flydrivstoffet som omsettes i Norge i 2030 skal være avansert biodrivstoff.

Avinor samarbeider med miljøorganisasjoner, industriaktører og forskningsinstitusjoner med henblikk på produksjon av jet biodrivstoff til luftfart i Norge. Avinor har også satt av inntil 100 millioner kroner over en tiårsperiode (2013-2022) for tiltak og prosjekter som kan bidra til innfasing av jet biodrivstoff i norsk luftfart.

Sammen med flyselskapene og NHO Luftfart har Avinor fått utredet mulighetene for å etablere storskala produksjon av biodrivstoff til luftfart, basert på biomasse fra norsk skog. Konklusjonen er at restprodukter og sidestrømmer fra skogen kan gi tilstrekkelig biomasse til å dekke opp mot 30 prosent av drivstoff-behovet i norsk luftfart.

Avinor inngikk i 2019 avtale om forhåndskjøp av drivstoff tilsvarende 8 millioner kroner fra det norske firmaet Quantafuel. Gjennom avtalen med Avinor og støtte fra Enova, skal Quantafuel etablere produksjon av biodrivstoff basert på biomasse fra norsk skog. I første omgang skal selskapet gjennomføre et pilotprosjekt.

Storskala norsk produksjon av biodrivstoff til luftfart og tungtransport på veg kan være avgjørende dersom norske klimamål

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

3) Kilde: IATA (<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---december-2019---report/>)

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

skal nås, men er avhengig av langsiktige og forutsigbare rammebetingelser som ikke reduserer norsk luftfarts konkurransekraft

#### Elektrifisering av luftfarten

Et av de sannsynlige tiltakene for å redusere utslipp av klimagasser vil være elektrifisering av alle deler av luftfarten, herunder drift av infrastruktur som bygg og anlegg, motorisert ferdsel på lufthavnene og selve flytrafikken. Med et allerede etablert marked for korte flygninger med små fly, betydelig erfaring og stor interesse for elektrifisering av transport og tilnærmet 100 prosent fornybar elektrisitet, er Norge i en unik posisjon til å ta i bruk elektrifiserte fly. Basert på informasjon Avinor har innhentet fra flyprodusentene er det realistisk å anta at de første elektriske eller hybridelektriske flyene kan være i test- og utviklingsbasert passasjertrafikk på kortbanenettet i Norge omkring 2025. Vår visjon er at innenrikstrafikken i Norge er elektrifisert i 2040, og vi har også et ansvar for å tilrettelegge for denne utviklingen, særlig med hensyn til ladekapasitet på lufthavnene.

Avinor har startet arbeidet med å kartlegge dagens og framtidig kapasitet med tanke på lading av elektrifiserte fly på selskapets lufthavner, og deltar blant annet i det ENOVA-støttede prosjektet Elnett21 i Stavanger. Sammen med Luftfartstilsynet har Avinor, på oppdrag fra regjeringen, utviklet et program for å legge til rette for introduksjon av elektriske fly i kommersiell luftfart.

Avinors satsing på elektrifisering av luftfarten har vakt betydelig nasjonal og internasjonal oppsikt, og flere flyprodusenter ser på Norge som et aktuelt første marked for de første elektrifiserte passasjerflyene, som er forventet å være små og ha begrenset rekkevidde.

#### Avgifter og kvoter

I Norge er innenriks luftfart som et av få land i verden ilagt CO<sub>2</sub>-avgift. I 2019 utgjorde denne 1,30 kroner per liter jet fuel, eller om lag 510 kroner per tonn CO<sub>2</sub>. I henhold til internasjonale avtaler er det ikke anledning til å legge CO<sub>2</sub>-avgift på utenrikstrafikken.

Siden 2012 har sivil luftfart også vært del av EUs kvotehandelssystem, på linje med energi og industri. Om lag 75 prosent av flyngningene i og fra Norge er omfattet av EUs kvotehandelssystem. EUs mål er at utslippene i kvotepliktig sektor skal være 43 prosent lavere i 2030 enn de var i 2005. Det har vært store svingninger i kvoteprisen de siste årene. I 2019 har prisene vært gjennomgående høye, og nådde en topp på nesten 29 euro pr tonn i juli. EU forventes å redusere omfanget av tilgjengelige kvoter fram mot 2030 for at målene skal nås. Dette vil øke kvoteprisene og på sikt føre til høyere kostnader for norsk luftfart.

1. juni 2016 ble det innført en passasjeravgift på alle avreiste flygninger fra norske lufthavner. I 2019 var denne på 200 kroner for reiser utenfor Europa og 75 kroner for reiser i Europa.

FN-organisasjonen for sivil luftfart (ICAO) har besluttet karbonnøytral vekst fra 2020 som sektormål for internasjonal luftfart. På ICAOs generalforsamling i oktober 2016 ble det enighet om å innføre et kvotesystem for klimagassutslipp fra internasjonal luftfart som, sammen med andre tiltak, skal bidra til å nå målet. Mekanismens første fase på seks år fra 2021 vil være frivillig for statene. Så langt har 78 stater, deriblant Norge, meldt frivillig deltakelse i denne fasen. Flytrafikken mellom disse statene står for om lag 75 prosent av den internasjonale flytrafikken.

#### Måtte nødlande med elfly

I forbindelse med en flyvning under Arendalsuka i august 2019, måtte Avinors elfly foreta en nødlanding. Konsernsjef Dag Falk-Petersen satt selv bak spakene, og han vurderte nødlanding som nødvendig etter at motorkraften ble så redusert at det ikke var mulig å nå fram til flyplassen.

- Jeg fant en liten plass hvor vi kunne lande. Selve landingen gikk veldig fint, selv om det ble litt vått, i og med at vi måtte lande i et lite tjern. Det ble en lykkelig slutt på en krevende hendelse, selv om det var både dramatisk og noe vi skulle vært foruten, sier Dag Falk-Petersen. Han presiserer at dette ikke vil påvirke Avinors elflysatsing i tiden framover.

Passasjeren som var om bord, Aase Marthe J. Horrigmo fra kommunaldepartementet, var både glad og lettet for at alt gikk som det gjorde.

- Det er spesielt at man har vært med på nødlanding i et fly, men heldigvis gikk alt bra og det kan vi takke Dag for. Da han måtte kalle opp tårnet og si «mayday, mayday» skjønte jeg at noe var galt, men han var veldig rolig hele tiden og det beroliget meg veldig, fortalte hun til TV2 et døgn etter nødlanding.





## KLIMATILPASNING

I Norge er det forventet at klimaendringene vil resultere i et varmere, villere og våtere klima, men med store regionale og lokale variasjoner. Klarer man ikke å tilpasse infrastrukturen, kan det medføre store fysiske og økonomiske konsekvenser.

Siden 2001 har Avinor, Vegdirektoratet, Kystverket og Jernbanedirektoratet vurdert klimaendringenes påvirkning på egen virksomhet gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). Avinor arbeider også med klimatilpasning gjennom ICAO, bransjeorganisasjonen Airport Council International (ACI) samt direktoratgruppen for klimatilpasning i regi av Miljødirektoratet.

Avinor har også utført egne risiko- og sårbarhetsanalyser og disse vil bli oppdatert i løpet av 2020.

Avinor er med i Klima2050, et senter for forskningsbasert innovasjon i regi av SINTEF, og bidrar her med pilotprosjekter på blant annet bedre rensing av avrenning fra rullebaner og forbedret vedlikeholdsregime, inkludert klimatilpasning, av eksisterende bygninger. Gjennom etablering av standarder for bygg i Avinor vil nye prosjekter på bygg og infrastruktur ha større fokus på klimatilpasning.

## VANN OG GRUNN

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

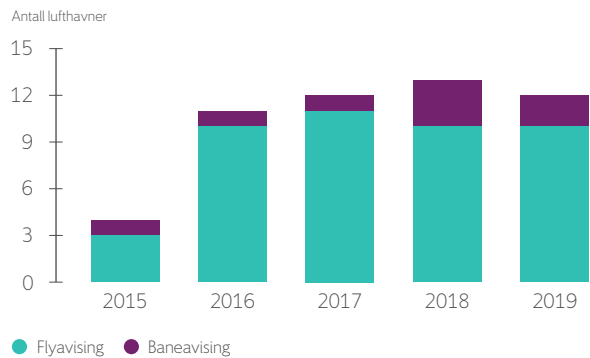
Drift av lufthavner medfører forbruk av ulike kjemikalier med tilhørende potensielle utslipp. Avinors samfunnsansvar innebærer blant annet til enhver tid å redusere forbruket og utslippet av kjemikalier, finne de mest miljøriktige alternativene, samt overvåke utslipp og den påvirkningen lufthavndriften har på omkringliggende miljø.

Avisingskjemikalier brukes for å skape trygge fly- og landingsforhold ved å hindre at is og snø legger seg på fly og rullebane. Utslipp av slike kjemikalier kan være uheldig hvis vann- og grunnforekomstens tålegrense og naturlige nedbrytningsevne overstiges, og en forurensningssituasjon eller forringelse av vannkvalitet kan oppstå. Bruk av kjemikalier har også en kostnadmessig konsekvens, og Avinor jobber derfor aktivt med å redusere forbruk og utslipp av kjemikalier.

Alle Avinors lufthavner har egne utslippstillatelser i henhold til Forurensningsloven. Disse er blant annet basert på vurderinger av naturens tålegrenser for hver enkelt lufthavn, opp mot behovet for kjemikaliebruk for å kunne drifte lufthavnene forsvarlig. Utslippstillatelsene regulerer blant annet hvor mye avisingskjemikalier og kjemikalier til brannøvelser som er tillatt å bruke og hvor mye som eventuelt kan slippes ut. Tillatelsene kan også sette krav om ekstra undersøkelser og etablering av tekniske anlegg, hvis forbruket er så høyt at det kan påvirke miljøet. Formålet er å ivareta vannkvaliteten i resipientene og de naturlige økologiske, biologiske og kjemiske forhold.

Fylkesmannen, som er forurensningsmyndighet for alle lufthavner unntatt Oslo, gjennomførte fysisk tilsyn ved 9 lufthavner i

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



2019. Fokus har spesielt vært på tankanlegg. Det ble registrert enkelte mindre avvik som er rettet opp.

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

Av Avinors 44 operative lufthavner var det i 2019 brudd på vilkår for flyavising ved 8 lufthavner og for baneavising ved 2 lufthavner. Forurensningsmyndighetene er ved alle tilfellene av overskridelse informert om situasjonen og for noen av lufthavnene med avvik er det allerede søkt om nye utslippstillatelser.

Oslo lufthavn er én av lufthavnene som overskred sin utslippstillatelse for avisingskjemikalier i 2019. Utslippstillatelsen til denne lufthavnen er resipientbasert, og setter ingen grense for forbruk, så lenge det ikke resulterer i en uakseptabel påvirkning på resipientene rundt lufthavnen. Det var i 2019 totalt ni brudd



### FORBRUK AV KJEMIKALIER

Risiko for vann- og grunnforurensning ved drift av lufthavnene er i hovedsak knyttet til flyavising, baneavising, brannøving og risiko for drivstofflekkasjer, i tillegg til akutte utslipp som følge av uønskede hendelser.



### UTSLIPPSTILLATELSE

Vi har ikke lov til å forurense etter Forurensningsloven. Fylkesmannen gir oss likevel, gjennom utslippstillatelsen, lov til å bruke kjemikalier, men det skal ikke påvirke miljøet negativt. Fylkesmannen kan sette vilkår for slik kjemikaliebruk.

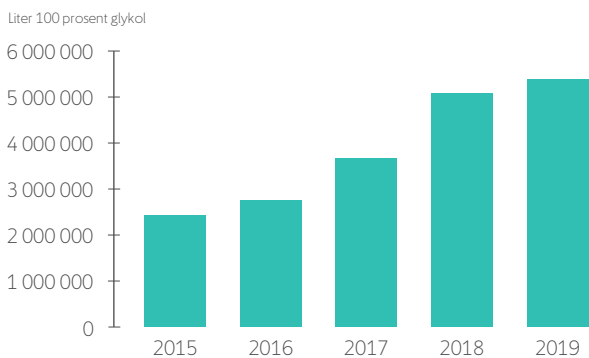


### MILJØOVERVÅKNING

Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø. For å kunne dokumentere at vi er innenfor dette miljømålet, og for å tilfredsstille krav i utslippstillatelsen, gjennomføres miljøovervåkning.



## UTVIKLING I AVINORS TOTALE FORBRUK AV FLYAVISINGSKJEMIKALIER



på utslippstillatelsen krav for grunnvannet. Alle brudd rapporteres til Miljødirektoratet, som har bedt Oslo lufthavn om en redegjørelse om årsaken til overskridelsene og mulige tiltak for å forhindre framtidige overskridelser. Oslo lufthavn har startet et prosjekt med mål om å bedre forståelsen for langtidseffektene som avisingskjemikaliene har på grunn og grunnvann, og prosessene som ligger bak. Prosjektet har også som mål å vurdere og optimalisere eksisterende tiltak, og utforske muligheter for utvikling av nye typer tiltak.

Avinor fikk i 2019 nye utslippstillatelser for lufthavnene i Harstad/Narvik, Rørvik, Trondheim og Røros. Det ble søkt om nye utslippstillatelser for lufthavnene Svalbard og Hammerfest.

Forurensningssituasjonen ved avisingsplattformene ved Tromsø lufthavn er fremdeles utfordrende. Det er nå utarbeidet handlingsplaner for forlengelse av utslippsledninger og etablering av ny avisingsplattform som ble sendt Fylkesmannen i Troms og Finnmark. Arbeidene med utslippsledninger er planlagt gjennomført i 2020 og vil forbedre forurensningssituasjonen betraktelig.

Det har foregått en rekke terrengingrep ved Avinors lufthavner i 2019. Fokuset på mulig forurensning i grunnen er stort, og det er tatt en rekke prøver for å fastslå korrekt håndteringsmåte for oppgravde masser. Håndtering av PFAS-forurensede masser er spesielt kostnadsdrivende i prosjekter. Fokuset på forurensning i grunnen trekkes også inn blant annet i utvikling av masterplaner for enkelte lufthavner, da forurensninger kan føre til båndlegging av arealer. Ansvarsforhold knyttet til gammel og ny forurensning er dessuten tema i nye festekontrakter. Ved nedleggelse av en lufthavn er også forurenset grunn et tema, da lufthavnene i sine utslippstillatelser har krav om at områdene skal settes i miljømessig tilfredsstillende stand.

## PFAS

Avinor benyttet fram til 2012 ulike typer per- og polyfluorerte forbindelser (PFAS) i brannskum ved brannøvingfeltene sine. Den mest kjente forbindelsen, PFOS, ble faset ut i 2001. Etter hvert som det har blitt dokumentert at flere av PFAS-forbindelsene er å betegne som giftige og tungt nedbrytbare, har Avinor gått over til fluorfritt brannskum. Flere år med bruk av fluorholdige brannskum har imidlertid ført til forurensning i grunnen på flere

av Avinors aktive og nedlagte brannøvingfelt, samt andre arealer som historisk ble benyttet til øvingsaktivitet. Disse forurensningene bidrar fremdeles til at noe PFAS lekker ut i naturen omkring lufthavnene. Avinor har jobbet med problemstillingen i flere år (se figur nedenfor) og er opptatt av å ta sitt ansvar for de forurensningene som skyldes driften av lufthavnene. Dette må imidlertid skje innenfor rammene av det som er forsvarlig sett i et samfunnsøkonomisk kost-/nytteperspektiv.

Rammebetingelser for menneskelig inntak av PFOS ble endret i desember 2018 etter vurderinger av European Food Safety Authority (EFSA). Dette har medført advarsel mot inntak av ferskvannsfisk ved Fagernes og Harstad/Narvik lufthavn.

Det er kjent fra Miljødirektoratet at normverdien for PFOS i jord vil bli lavere, og Avinor har derfor en strengere intern grense for når jord defineres som forurenset enn det som i dag ligger i det nasjonale regelverket for forurenset grunn. Håndtering av PFAS-forurensede masser fra både større og mindre utbyggingsprosjekter er en utfordring for Avinor, da kun et fåtall avfallsdeponier kan motta jord forurenset med PFAS.

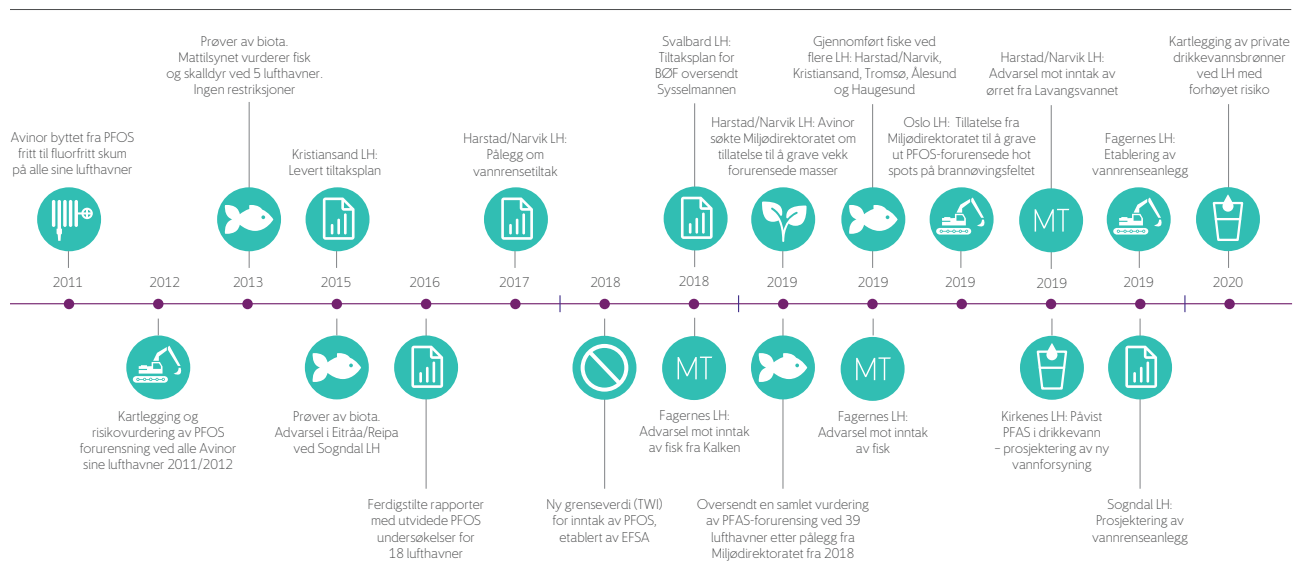
Avinor ble i 2018 pålagt av Miljødirektoratet å gjennomføre en samlet vurdering av PFAS-forurensning ved 39 av sine lufthavner (inkludert risikovurderinger). Rapportene ble oversendt Miljødirektoratet 30. august 2019. Avinor forventer pålegg om tiltaksrettet kartlegging og opprydning ved flere av sine PFAS forurensede lokaliteter, og har god dialog med Miljødirektoratet om saken. Ved enkelte lufthavner er gjennomføring av opprydningstiltak under planlegging eller i gang. I januar 2019 søkte Avinor Miljødirektoratet om tillatelse til å grave vekk PFOS-forurenset område på et nedlagt brannøvingfelt ved Harstad/Narvik lufthavn. Avinor venter på tillatelsen fra Miljødirektoratet, og håper å kunne starte oppryddingsarbeidet senhøsten 2020.

Avinor gjennomførte i 2011 en vurdering av risiko for PFAS-forurensning av drikkevann nedstrøms brannøvingfeltene ved samtlige lufthavner. Det ble etablert vannforsyning til private husholdninger ved Oslo, Kirkenes og Bergen lufthavn, i perioden 2011-2014. Nye risikovurderinger (2019) har identifisert behov for ytterligere kartlegging som nå er igangsatt ved flere lufthavner.

Renseanlegg for PFOS-forurenset vann som lekker fra det nedlagte brannøvingfeltet på Fagernes lufthavn ble i 2019 ferdig prosjektert og er under bygging. Det forventes ferdigstillelse og oppstart første halvår 2020.

På Oslo lufthavn ble det beregnet å være totalt 108 kg PFOS i grunn og grunnvann på brannøvingfeltet før tiltak ble iverksatt. Det pågår kontinuerlig vannrensetiltak for å hindre spredning av PFAS fra kildeområdet.

19. juni 2019 fikk Oslo lufthavn tillatelse fra Miljødirektoratet til å grave ut PFOS-forurensede hot spots på brannøvingfeltet. Det er planlagt å grave ut og deponere områder der gjennomsnittskonsentrasjonen av PFOS er over 1000 ug/kg. Lufthavnen er nå i gang med forprosjekt og anskaffelser til utgravingen, og arbeidet er planlagt å starte våren 2020. Etter utgravingen er det antatt at ca. 70 prosent, av den totale mengden PFOS er fjernet fra forurensningsområdet



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

Ved Kirkenes lufthavn er det tidligere etablert en erstatningsbrønn for beboere der drikkevannet var forurenset av PFOS etter utlekking fra brannøvningsfeltet. Resultater fra oppfølgende prøver i 2019 viste at det nå påvises andre perfluorerte forbindelser i drikkevann ved lufthavnen. Berørte beboere får tilkjørt rent drikkevann, og det arbeides med permanent løsning for drikkevannstilførsel.

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

## FLYSTØY

Avinor skal arbeide aktivt for å redusere støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk.

### Kort om flystøy

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

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

### Status flystøy 2019

26. mai 2016 trådte en revidert støyforskrift, utarbeidet av Luftfartstilsynet, i kraft for Oslo lufthavn. Formålet med forskriften er å unngå unødige støybelastninger i områdene rundt lufthavnen og samtidig ivareta hensynet til sikkerhet, operative forhold, kapasitet og andre miljøforhold. Forskriften åpner for permanent bruk av kurvet innflygning, som det også ble referert til under avsnittet klimagassutslipp, traséene er lagt utenom tettbebyggelse. Forskriften angir også en justert utflygningskorridor for utflygninger fra lufthavnens nordøstre hjørne. Overholdelse av de nye utflygningskorridorene ligger over 95 prosent. Justeringen gjør det mulig å opprettholde avgangskapasiteten på lufthavnen, samtidig som man unngår å fly over nabolagene hvor det bor flest mennesker. Andelen kurvede innflygninger ble 6,1 prosent i 2019.

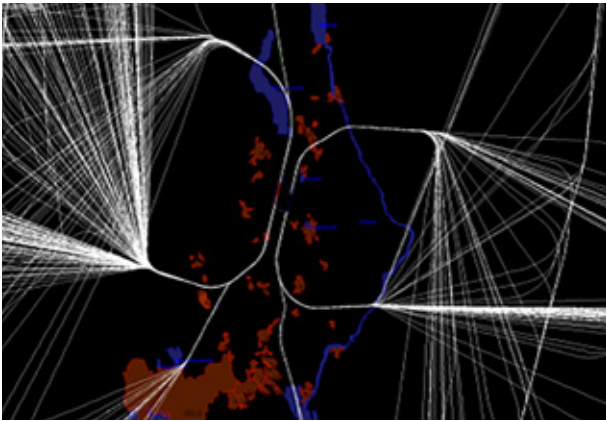
På Oslo lufthavn ble det gjennomført operativt konsept og støykartlegging for en tredje rullebane, vestre alternativ.

Oslo lufthavn hadde i 2019 flystøyhenvendelser fra 180 personer. Innbyggerne i Ullensaker, Eidsvoll og Nannestad står for den største andelen. Økningen fra 2018 skyldes trolig at østre rullebane var stengt en periode på sommeren for reasfaltering.

Ved Bergen lufthavn, Flesland er det opprettet nye inn- og utflygningstraséer for helikopter som blant annet gjør at man varierer overflygning over ulike områder. Beboerne vil kunne oppleve perioder uten helikopterstøy like i nærheten av boligen, forutsatt at konseptet gjennomføres i dagens form. Lufthavna har lagt ned et betydelig arbeide i å svare ut henvendelser og lage statistikk for helikoptertrafikken. Det er innarbeidet mer restriktiv holdning til visuelle ankomster fra sør med påviselige positive effekter. Dette burde gi en lavere støybelastning for de nærmeste naboene. Lufthavna har tett dialog med Equinor som hovedbestiller av offshore flygninger.







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

Konsept for kurvede innflygninger ble gjennomført på Trondheim lufthavn, Værnes i 2019. Konseptet skal danne grunnlag for implementering av støy- og utslippsreducerende prosedyrer i 2020. Under 2019 har det i tillegg pågått testing av støyreducerende prosedyrer for helikopter på Stavanger lufthavn, Sola og forberedelser for tilsvarende på Bergen lufthavn, Flesland.

Lufthavnene i Bergen, Trondheim og Stavanger har system for traseovervåking som brukes til å overvåke om flybevegelsene er i overensstemmelse de fastsatte prosedyrene for disse lufthavnene.

Støytilpassede prosedyrer er viktige tiltak for å redusere påvirkningen som støy har på beboerne ved lufthavnene og systemet brukes derfor til å dokumentere om disse tiltakene følges. På grunn av tekniske problemer i grensesnittet mellom IT systemer har ikke systemene vært operative i perioder og det foreligger derfor heller ikke resultater for hele 2019. Konsekvensen har vært at vi for Q1 i 2019 ikke har klart å rapportere i forhold til støyforskriften på Oslo lufthavn. For de tre andre lufthavnene er problemene til dels løst, men enkelte software-oppggraderinger gjenstår for at systemene kan gi nødvendige data for flybevegelsene.

Avinor har også utført støykartlegging for 5 lufthavner på bakgrunn i kravene i T-1442 «Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging». Disse lufthavnene er Sandane, Båtsfjord, Sogndal, Hasvik, Namsos, Honningsvåg, Røst, Mehamn og Mo i Rana.

## ENERGI

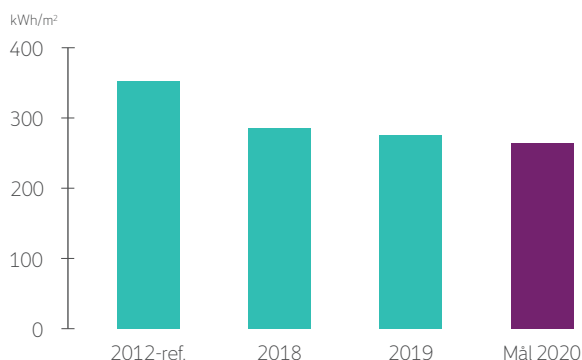
Avinor skal redusere innkjøpt energi med 25 prosent innen 2020 sammenlignet med energiforbruket på bygg og anlegg i 2012. Tiltak for å nå energimålet er aktiv energiledelse på lufthavnene, energitiltak, utfasing av fossile energikilder og økt andel egenprodusert energi.

Energien som forsyner Avinors bygningsmasse og infrastruktur kommer hovedsakelig fra innkjøpt elektrisitet. Noen lufthavner er knyttet til fjernvarmenett. I tillegg er det noen lufthavner som





## ENERGIUTVIKLING 2012-2019



har egenprodusert energi fra blant annet sjøvann, grunnvarme og solenergi. Energien brukes hovedsakelig til oppvarming, kjøling, belysning, baneanlegg og annet teknisk utstyr.

Avinors mål om redusert energiforbruk skal nås gjennom aktiv energiledelse, lønnsomme energitiltak, skifte fra elektrisitet til vannbåren oppvarming og høyere andel egenprodusert fornybar energi. Gjennom arbeidet med energieffektivisering jobber også Avinor mot FN sitt bærekraftsmål nr. 7 «Ren energi til alle». Ved å redusere eget energiforbruk og skifte til egenprodusert fornybar energi vil denne energien kunne brukes på andre områder som bidrar til ytterligere utslippskutt, som et skifte fra fossile til elektriske kjøretøy. Med fokus på innovasjon i valg av energiløsninger er Avinor også med på å utvikle energimarkedet i en mer avansert og renere retning.

Totalt er energiforbruket til Avinor redusert fra 2018 til 2019 med 4 prosent. I forhold til energimålet som baserer seg spesifikt energiforbruk har forbruket gått ned med 24 prosent.

I 2019 ble det på Oslo lufthavn gjennomført flere styringstiltak som til sammen har gitt en besparelse på 1,4 GWh/år. Eksempler på disse er slukkepulser, bevegelsessensorer og nattsenkning av belysning og bedre styring av bakkevarmeanlegg på alle flyoppstillingsplassene. Det er også gjennomført flere investeringstiltak, blant annet en ny varmeveksler som vil bidra til at ytterligere 3-4 GWh varmeenergi kan gjenvinnes fra Ullensaker kommune sitt vannrenseanlegg. Veksleren blir installert og satt i full drift tidlig i 2020. Det ble også tegnet kontrakt for utskiftning av all flombe-lysning rundt terminalen til ny LED-belysning. Tiltaket vil både bedre sikkerheten, spare strøm og redusere effektforbehovet. Utskiftning vil bli gjennomført i første halvdel av 2020.

Stavanger lufthavn, Sola har tatt konseptutredningen for innovative energi- og klimaløsninger i bygg videre og fått støtte fra Enova sitt program for storskala demonstrasjon av framtidens energisystem. Prosjektet Elnett21 er godt i gang og det jobbes på tvers av flere regionale partnere som ser på hvordan vi skal møte det økte behovet for strøm som oppstår når transportsektoren skal gå fra fossil til utslippsfri. Prosjektet skal bidra til å identifisere hvordan energibruken kan være mest mulig effektiv, teste nye forretningsmodeller, optimal bruk av strømmettet og løsninger for strømproduksjon og lading.

I 2019 har det vært fokus på aktiv energioppfølging og bruk av energioppfølgingsystemet til å følge opp energiforbruket og finne fram de gode tiltakene. Det gjennomføres stadig energitiltak på lufthavnene i egen regi som omfatter blant annet utskiftning til LED-belysning, justeringer på varme- og kjøleanleggene, behovsstyring og i noen grad oppgraderinger av varme- og ventilasjonsanlegg og etterisolering av bygg. Avinor har en omfattende liste over energitiltak og disse prioriteres basert på behov, reduksjonspotensiale og inntjeningsstid. Det har blitt gjennomført tiltak på nye varmepumpeanlegg, utskiftning til mer energieffektive ventilasjonsanlegg og større oppgraderinger av lysanleggene utendørs på flere lufthavner i 2019. Dette arbeidet blir videreført i 2020.

## AVFALL

Avinor har fokus på trygg håndtering av farlig avfall og best mulig ressursutnyttelse. For å oppnå resultater jobber vi sammen med profesjonelle aktører. I 2019 ble avfallshåndteringen på lufthavnene gjennomgått for å blant annet forbedre kildesortering og minimere avfallstransporten. Dette arbeidet vil fortsette i 2020.

Det ble produsert totalt 9 975 tonn avfall ved lufthavnene, dette var alt fra avfall fra verksted til matavfall og avfall fra publikumsarealer. Det kildesorteres på alle lufthavner og samlet kildesorteringsgrad var 50 prosent i 2019. Av avfallsvolumet generert av lufthavnenes ordinære drift i 2019 ble 40 prosent materialgjenvunnet, 54 prosent energigjenvunnet og 6 prosent sendt til deponi.

For å minimere matsvinn fra serveringssteder og kiosker på lufthavnene startet flere av serveringsstedene i 2019 et prøveprosjekt med app'en TooGoodToGo der mat, som på grunn av dato ellers ville blitt kastet, ble solgt i forandringsposer til en sterkt redusert pris.

Avinor har avtale med Xllnc Norway As om sikker sletting, avhending og videresalg av brukt IKT-materiell.

## Strandrydding

Flere lufthavner deltar i den nasjonale miljødugnaden Strandryddeuka der de rydder søppel på strender eller andre områder på eller nær lufthavnen.

## Plastposer

Et EU-direktiv pålegger EU og EØS-land å iverksette tiltak for å redusere plastbæreposer i omløp. I Norge løses dette gjennom at alle kommersielle aktører må ta betalt for plastbæreposer, samt mulighet for medlemskap i Handelens Miljøfond.

Avinor innførte betaling for plastposer i 2019. En del av overskuddet går til Handelens miljøfond og resten av overskuddet går inn i Avinors miljøfond og øremerkes miljøtiltak i regi av Avinor med partnere. Fondet ble opprettet med ambisjon om å redusere klima- og miljøfotavtrykk i forbindelse med kommersiell aktivitet på Avinors lufthavner. Alle våre lufthavner, samt leietagere og partnere av Avinor som driver med kommersiell virksomhet på Avinors lufthavner kan søke om støtte, og utlysning av midler vil skje 2 ganger i året. Initiativer som er direkte relatert til kommersiell aktivitet vil bli prioritert, men også andre initiativ som beskriver gode miljøinitiativer på og rundt våre lufthavner vil bli vurdert.





Miljøagentene i aksjon på Kristiansand lufthavn.

Etter at betaling ble innført i april 2019 ser vi en reduksjon på 20 prosent i antall poser i 2019 sammenlignet med 2018.

Det er også designet nye handleposer med mindre plast per pose og en andel resirkulert plast. Denne posen blir fasett inn i 2020.

### Samarbeid med miljøagentene

Miljøagentene startet i 2018 prosjektet med utvikling av en «digital verktøykasse» med droner, analyseverktøy og opplæring i samarbeid med UAS Norway, Avinor, Kystverket og flere andre kommersielle aktører. I 2019 fikk Avinor gleden av å bidra i opplæringen av unge dronepiloter på Svolvær lufthavn, Oslo lufthavn og Kristiansand lufthavn. Her stod både sikkerhet og miljø høyt i fokus.

## NATURMANGFOLD

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

For å ha oversikt over naturverdiene på Avinors eiendommer og på områder som kan påvirkes av lufthavndriften har Avinor fått utført kartlegginger av biologisk mangfold på alle lufthavnene.

Resultatene fra kartleggingene er offentlig tilgjengelig, i blant annet Naturbase. Kunnskapen brukes i drift og prosjekter. Forvaltningsrådene fra kartleggingene følges innen rammene av trygg og effektiv lufthavndrift.

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

Avinor har i 2019 deltatt i arbeidet med Nasjonal strategi for pollinerende insekter og sektorenes planer for oppfølging av strategien. Det er på lufthavner muligheter for å gjøre tiltak for bedre tilrettelegging for ville pollinatorer. Eksempelvis har Oslo lufthavn områder der slått er tilpasset spesielt for å tilrettelegge for pollinerende insekter og spesielt for den kritisk truede Kløverhumlen som holder til på lufthavnen.

## MILJØ I ANSKAFFELSER, BYGG- OG ANLEGGSPROSJEKTER

Avinor kjøper inn produkter og tjenester for betydelige summer. I 2018 ble det anskaffet for omkring 6 milliarder kroner, hvorav 2 milliarder kroner i hovedsak i tilknytning til store byggeprosjekter som terminalutvidelser og rullebaneforlengelser, og 4 milliarder kroner i driftskjøp.

Avinor har en ambisiøs miljøstrategi med konsernovergripende mål innenfor områder som vann og grunn, klima og støy. For å lykkes er det avgjørende at miljøhensyn integreres i den daglige driften, ved innkjøp av produkter og tjenester, og i planlegging og gjennomføring av bygg- og anleggsprosjekter. Innkjøp er et viktig verktøy for å kunne realisere strategien.

Avinor har mulighet til å påvirke leverandører innenfor flere sektorer i en mer miljøvennlig retning, og miljøkrav i anskaffelser er en viktig del av Avinors miljøpolitikk. Standardisert krav til miljøstyringssystem er integrert i malverket som benyttes i alle anskaffelser i konsernet der dette er relevant. I tillegg vektles miljø høyt ved anskaffelser som vurderes å være av stor betydning for ytre miljø.

Avinor har sentralisert innkjøpsfunksjonen i den hensikt å styrke innkjøpsmiljøet faglig og etablere tydelige flater mot andre fagområder, deriblant miljø. Miljøavdelingen jobber tett mot de sentrale innkjøpsavdelingene med bistand i konkrete anskaffelser, så vel som generell rådgivning på miljøforhold i innkjøp.

Avinor stiller strenge miljøkrav i alle våre bygg- og anleggsprosjekter, og jobber kontinuerlig med å videreutvikle våre miljøkrav i tråd med bransjens utvikling. Avinor setter fokus på miljø gjennom prosjektenes livsløp, gjennom blant annet tidlig identifisering av miljøutfordringer og mulige miljøambisjoner for prosjektet. Avinor har ambisjoner og stiller krav innen blant annet reduksjon av klimagassutslipp, avfallshåndtering og -minimering, massehåndtering, bruk av miljøvennlige produkter og kjemikalier, støy og ivaretagelse av naturmiljø.



Sentral miljøstyring og driften av lufthavnene er ISO14001 sertifisert.



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

## Nøkkeltall klima og miljø 2015-2019

### KLIMAGASSUTSLIPP<sup>1)</sup>

		2019	2018	2017	2016	2015
Avinor kontrollører	tonn CO <sub>2</sub> -ekv.	13 530	15 780	16 300	15 100	15 500
Avinor kontrollører/passasjer	g CO <sub>2</sub> -ekv./passasjer	250	290	308	297	310

### ENERGI

		2019	2018	2017	2016	2015
Elkraft	GWh	238	243	245	230	231
Fjernvarme	GWh	24	26	25	22	12
Oljefyring	GWh	2,6	4,1	6,0	2,8	2,8
Reservekraft	GWh	1,0	1,0	0,8	0,9	1,7
Total	GWh	265	274	276	256	248

### KJØRETØY – DRIVSTOFF OG ANNEN ENERGI

		2019	2018	2017	2016	2015
Diesel	liter	1 966 264	2 555 823	2 598 254	2 464 308	2 669 237
Bensin	liter	60 052	65 261	59 460	60 805	65 619
Biodiesel	liter	1 253 304	320 082	199 730	81 767	9 280
Elbil	km	106 933	80 368	58 595	72 472	85 134
Hydrogenbil	km	-	7 848	10 914	21 833	16 773

### AVFALL

		2019	2018 <sup>2)</sup>	2017 <sup>2)</sup>	2016 <sup>2)</sup>	2015
Sortert avfall	tonn	5 028	5 301	7 542	4 687	7 999
Blandet avfall	tonn	4 947	5 086	5 654	5 058	5 793
Total mengde avfall	tonn	9 975	10 387	13 195	9 745	13 792
Sorteringsgrad	%	50	51	57	48	59
Farlig avfall	tonn	624	512	381	285	385



## BRANN- OG HAVARIKJEMIKALIER

		2019	2018	2017	2016	2015
Jetfuel- A1 / Parafin	liter	36 155	55 840	73 852	68 470	72 225
Diesel / Bensin	liter	3 029	5 742	2 560	767	3 333
Propan	kg	1 196	2 271	4 064	2 028	3 837
Slukkeskum	liter	13 983	24 398	25 916	23 886	27 356
Treningskum	liter	285	187	1 006	1 762	1 610
Slukkepulver	kg	10 933	18 417	19 563	19 973	23 719
Teknisk sprit	liter	1 520	1 502	872	1 545	1 156
Opptenningsved	kg	1 925	3 400	3 892	6 744	5 397

## AVISINGSKJEMIKALIER

		2019	2018	2017	2016	2015
<b>Flyavisingskjemikalier</b>						
100 % glykol	liter	5 425 837	5 071 245	3 646 921	2 716 432	2 412 346
<b>Baneavisingskjemikalier</b>						
Formiat (flytende form) <sup>3)</sup>	liter	3 238 999	3 549 226	4 313 719	3 622 010	3 552 317
Formiat (fast stoff) <sup>3)</sup>	kg	600 910	663 503	742 529	477 530	443 850
Miljøbelastning målt som KOF <sup>4)</sup>	tonn O <sub>2</sub>	559 279	614 005	731 565	580 693	563 887

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

		2019	2018	2017	2016	2015
Flyavising	antall	8 <sup>5)</sup>	10 <sup>5)</sup>	11 <sup>5)</sup>	10 <sup>5)</sup>	3
Baneavising	antall	2 <sup>5)</sup>	3 <sup>5)</sup>	1 <sup>5)</sup>	1 <sup>5)</sup>	1

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

- 1) For 2017 er det gjort en endring av data for klimagassutslipp, da CO<sub>2</sub>-utslipp fra elektrisitetsforbruk er trukket ut for alle år og kun oppgitt som Gwh
- 2) Avfallsdata fra 2016, 2017 og 2018 er ikke sammenlignbar med tidligere år da utvalget er annerledes. Oslo lufthavn har kun med tall fra Oslo lufthavn, ikke fra alle andre selskaper som opererer på LH.
- 3) Oppgitt som mengde produkt, ikke konsentrat
- 4) KOF = Kjemisk oksygenforbruk. Dette er mengden oksygen som kreves for å bryte ned kjemikaliet som er benyttet.
- 5) For Oslo lufthavn skyldes bruddet fly og/eller baneavising (resipientbasert tillatelse)



## Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver

Avinors visjon er å skape verdifulle relasjoner. Dette gjenspeiles i en verdiplattform som stiller tydelige krav til ansattes opptreden både internt på arbeidsplassen og i møte med kunder, forretningsforbindelser og andre som påvirkes av vår virksomhet.

Medarbeiderundersøkelsen for 2019 viste at syv av 10 ansatte har et høyt eller svært høyt engasjement for jobben sin.

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

### OMSTILLING

Avinors strategiplan 2018 – 2023 vektlegger endringsdyktighet gjennom bruk av ny teknologi, innovasjon og kostnadsreduksjoner. For å sikre framtidig konkurransekraft er det i 2019 igangsatt et kostnadsreduksjonsprogram som omfatter hele Avinor. Målet er å redusere driftskostnadene med minimum 400 millioner

kroner innen utgangen av 2020 målt mot faktisk kostnadsnivå i 2018. Dette ble enstemmig støttet av konsernstyret. Målet medfører at en betydelig del av konsernets medarbeidere blir berørt av omstilling. Avinor legger vekt på å forberede og gjennomføre endringer profesjonelt, forutsigbart og i tråd med lov- og avtaleverk. Ledere, tillitsvalgte og vernetjenesten får nødvendig opplæring i omstilling og kommunikasjon. Ved behov for nedbemanning har Avinor tidligere løst nedbemanningsbehovet gjennom frivillige avtaler og naturlig avgang uten oppsigelser.

Avinor gjennomførte i 2019 en endring av konsernets pensjonsordning ved at ytelsespensjon gjennom Statens Pensjonskasse ble lukket fra 1. januar 2019. Hensikten var å sikre bedre forutsigbarhet for framtidige utgifter. Alle som var ansatt i Avinor AS før 1. januar 2019 kunne selv velge om de ville gå over til innskuddspensjon eller bli værende i Statens Pensjonskasse. I Avinor Flysikring

AS gjaldt denne valgfriheten kun medarbeidere over 53 år, alle andre ble overført til innskuddspensjon. Ved utgangen av 2019 er 49 prosent av de fast ansatte i Avinorkonsernet over på innskuddspensjon. For Avinor Flysikring AS omfatter det 82 prosent av de fast ansatte og for Avinor AS inkludert Svalbard Lufthavn AS omfatter det 32 prosent av de fast ansatte.

## SAMARBEID

Andelen fagorganiserte er høy i Avinor. Avinor AS og Avinor Flysikring AS har tariffavtaler med sine respektive foreninger. De tillitsvalgte er derfor viktige medspillere for å realisere konsernets mål. Avinor har i 2019 hatt et samarbeid med de tillitsvalgte som har vært preget av hyppige møter, stor saksmengde og krevende omstilling, både når det gjelder løpende saksbehandling og mer omfattende endringsprosesser. Det er et mål at samarbeidsmodellen mellom tillitsvalgte og ledelse skal sikre gode arbeidsforhold, stabil drift og kostnadseffektivitet i hele konsernet.

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

## KONTINUERLIG FORBEDRING

Prosessforbedring og kontinuerlig forbedring er et satsningsområde for Avinor, der målsetningen er å skape en felles forbedringskultur for hele konsernet. Avinors styringssystem SMART inneholder rammeverk for prosessstyring og prosesseierskap, hvor kontinuerlig forbedring er arbeidsformen som bidrar til stabile og kostnadseffektive prosesser med god kvalitet. SMART er under videreutvikling, med fokus på forenkling og effektiv styring.

## KOMPETANSEUTVIKLING

Ansatte med rett kompetanse er helt avgjørende for at Avinor skal lykkes. Utviklingen innen teknologi og digitalisering medfører, i tillegg til effektivisering, nye lærings- og samarbeidsformer. Dette nødvendiggjør et omfattende kompetanseløft for hele konsernet. Avinor igangsatte i 2019 innføring av flere nye systemer, samhandlingsplattformer og ulike apper med tilhørende kompetanseheving.

Myndighetspålagt kompetanse utgjør en vesentlig del av Avinors opplæringsaktiviteter med stadige oppdateringer og nye sertifiseringer. Det jobbes kontinuerlig med å utvikle, levere og vedlikeholde kompetanse på en kostnadseffektiv måte.

God ledelse med fokus på å utvikle medarbeidere er fundamentalt for Avinors virke. Konsernet fokuserer derfor helhetlig på leder- og medarbeiderutvikling. Lederutviklingsprogrammet, Avinors lederplattform, bygger videre på konsernets tidligere satsning innen lederutvikling. For å støtte opp om kostnadsreduksjonsprogrammet videreføres programmet i linjen, og innholdet spisses mot enhetenes endringsutfordringer.

Avinor har eget internship-program om sommeren, hvor studenter bidrar med å belyse konkrete problemstillinger og løser oppdrag som virksomheten har behov for. Internship-programmet er til felles nytte for både studentene og Avinor.

Avinor opprettet 10 nye lærlingeplasser i 2019 (Oslo, Stavanger, Trondheim, Evenes, Tromsø og Lakselv) i tillegg til de som har startet i 2018. Totalt besto 10 lærlinger i Avinor sine fagprøver i løpet av året.

## INKLUDERING OG LIKESTILLING

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

Kvinneandelen blant fast ansatte er 22,6 prosent, og konsernet har over tid hatt fokus på å få opp kvinneandelen. Det er lav turnover i konsernet (4,6 prosent i 2019), og det går derfor langsomt å øke kvinneandelen gjennom nyansettelser. Det er også få kvinner som utdanner seg innen flere av yrkesgruppene Avinor rekrutterer til, som for eksempel plass, brann og redning samt flygelederyrket.

Andelen kvinner i ledende stillinger er tilnærmet likt andelen kvinner i selskapet, med 21,2 prosent i konsernet som helhet. Det har de siste årene vært en positiv endring i andelen kvinner i konsernledelsen, fra 25 prosent i 2016 til 41,7 prosent ved utgangen av 2019. Andelen kvinner i styret er 50 prosent.

Avinor har i 2019 intensivert arbeidet med å øke likestilling og mangfold i konsernet. Mangfold bidrar til å gi flere perspektiver, og gjør konsernet bedre rustet til å møte framtidige utfordringer. Mangfold er et vidt begrep, og inkluderer blant annet kjønn, etnisitet, alder, kompetanse, funksjonsevne, legning, kultur- og religiøs bakgrunn. Avinor ønsker å ha et mangfold i ansattgruppene som i større grad enn i dag speiler våre kunder.

Det er utarbeidet en handlingsplan som konkretiserer arbeidet med å fremme likestilling og mangfold. Styrking av kvinneandelen i lederstillinger er vurdert å være en viktig faktor som vil bidra positivt i retning av det overordnede målet om en generell bedre kjønnsbalanse i konsernet. Det er derfor etablert et konkret mål om å øke andelen kvinnelige ledere på de fire øverste ledernivåene til 40 prosent over de neste årene.

Ved rekruttering vektlegges å få fram kandidater av alle kjønn, og stillingsannonser skal utformes slik at de treffer en mangfoldig søkermasse. Ved intern og ekstern profilering jobbes det aktivt for å synliggjøre rollemodeller, og Avinors rekrutteringspolicy inneholder konkrete retningslinjer for å sikre objektiv måling av kvalifikasjoner.

Avinor vektlegger kompetanse og utviklingsmuligheter for medarbeidere, og systematiserte prestasjonssamtaler skal bidra til nøytral lønns- og karriereutvikling i konsernet. Ved utvelgelse til medarbeiderprogrammer og internships tilstrebes god kjønnsbalanse.

Det er etablert et likestilling- og mangfolds-nettverk i Avinor som gjennomfører ulike arrangementer og gir råd og innspill til hvordan Avinor kan videreutvikle arbeidet med likestilling og mangfold.

SHE index (fasilitert av EY) måler hvordan norske selskaper jobber med kjønnsbalanse, og Avinor oppnådde ved første deltakelse høsten 2019 en 17. plass av 79 deltakende selskaper

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

Avinor har et partssammensatt IA-utvalg underlagt det sentrale Arbeidsmiljøutvalget. IA-utvalgets oppgaver skal støtte opp om den forebyggende sykefraværsoppfølgingen i konsernet.

Avinor skal være en arbeidsplass med rom for ulikhet, og vil bidra i arbeidet med å få flere som står utenfor arbeidslivet i jobb. Avinor tilbyr relevante tiltaksplasser for å bidra med arbeidstrening, og har satt et konkret mål på minimum 12 plasser årlig. Det er også etablert et samarbeid med prosjektet HELT MED, som arbeider aktivt for å inkludere personer med utviklingshemming i arbeidslivet. Avinor har også i 2019 samarbeidet med Kirkens bymisjon.

## BRUDD PÅ ARBEIDSTIDBESTEMMELSER

Det er viktig for Avinor å ikke bryte arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven eller inngåtte tariffavtaler. Konsernet har kontinuerlig oppfølging av hvordan arbeidstiden planlegges. Innen utsatte enheter har det vært gjennomført opplæring for ledere og turnusplanleggere. I konsernet totalt er det i 2019 en nedgang i antall brudd på arbeidstidsbestemmelsene.

## ARBEIDET MED HELSE MILJØ OG SIKKERHET (HMS)

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, samt å motivere til overskudd og arbeidsglede.

Elementene i det systematiske HMS-arbeidet er utviklet videre gjennom 2019, slik at HMS nå inngår som en naturlig del av selskapets virksomhet. De viktigste aktivitetene har vært:

- Gjennomføring av en landsdekkende HMS-kampanje med hovedfokus å forebygge personskader, øke innrapporteringen av HMS-hendelser og nestenulykker og på andre aktiviteter som bidrar til et godt arbeidsmiljø. Siktemålet har først og fremst vært å skape lokalt engasjement på lufthavnene rundt tiltak som forbedrer sikkerhetskulturen.
- Omfattende HMS-opplæring for ledere, verneombud, AMU-medlemmer og de som håndterer farlige kjemikalier i tråd med ambisjonene i selskapets HMS kompetanseplan.
- Den systematiske erfaringsdelingen er forbedret, blant annet ved at det er gjennomført flere interne undersøkelser etter hendelser med personskade enn tidligere og gjennom regelmessig utsendelse av erfaringsblad etter HMS-hendelser.

- Det er inngått samordningsavtaler med alle de store aktørene på lufthavnene
- Det er utarbeidet og tatt i bruk en metodikk for gjennomføring av risikovurderinger av arbeidsmiljø ved omstillinger.
- Det er arbeidet systematisk for å redusere sykefraværet.

H1-verdi (antall fraværsskader pr. million arbeidede timer) og H2 (antall skader med og uten fravær pr. million arbeidede timer) er etablert som sentrale KPI'er i Avinor. Fra 2019 registreres også N-verdi (antall nestenulykker pr. million arbeidede timer). Resultatet for 2019 viser en H1-verdi på 3,9 (mot en målsetting <2) og en H2-verdi på 8,2 (målsetting <10). Avinor AS har i perioden hatt 11 fraværsskader, hvorav én alvorlig. Det er gjennomført fem interne undersøkelser etter HMS-hendelser.

## VERNETJENESTEN

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

Det er etablert kjemikalieutvalg, IA-utvalg og AKAN-utvalg som underutvalg til sentralt arbeidsmiljøutvalg.

## SYSTEMATISK ARBEID FOR REDUSERT SYKEFRAVÆR

Avinor har gode 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 langtidfraværet. Oppfølging og forebygging av sykefravær er faste punkter på agendaen i arbeidsmiljøutvalg og på personellmøter i organisasjonen. Kompetanseheving for ledere innen sykefraværsoppfølging og etterlevelse av IA-avtalen er et prioritert område for Avinor.

Sykefraværet var på 4,8 prosent i 2019. Dette er over målsettingen, som er å ligge under 4,5 prosent sykefravær for konsernet.



## NØKKELTALL OM ANSATTE I AVINOR

	2019	2018	2017
Antall fast ansatte pr. 31.12.	3 012	3 099	3 098
Midlertidige årsverk <sup>5)</sup>	199,1	199,9	209
Gjennomsnittsalder fast ansatte	46,8	46,7	46,6
Total turnover <sup>6)</sup>	4,6 %	4,2 %	3,0 %
Kvinneandel <sup>7)</sup>	22,6 %	22,5 %	22,0 %
Kvinneandel lederstillinger	21,2 %	20,5 %	20,1 %
Kvinneandel konsernledelsen	41,7 %	33,3 %	33,3 %
Kvinneandel konsernstyret	50,0 %	50,0 %	37,5 %
Sykefravær	4,8 %	4,7 %	4,5 %
H1-verdi <sup>8)</sup>	3,9	3,8	1,4
H2-verdi <sup>9)</sup>	8,2	5,1	
Avinor som attraktivt selskap (skala 1-5)	3,9	4,0	4,0

ALDERS- FORDELING	STYRET	KONSERN- LEDELSEN	FAST ANSATTE	TURNOVER
< 30	0,0 %	0,0 %	5,8 %	3,4 %
30 - 50	0,0 %	33,3 %	54,3 %	2,6 %
50 >	100,0 %	66,7 %	39,9 %	7,5 %

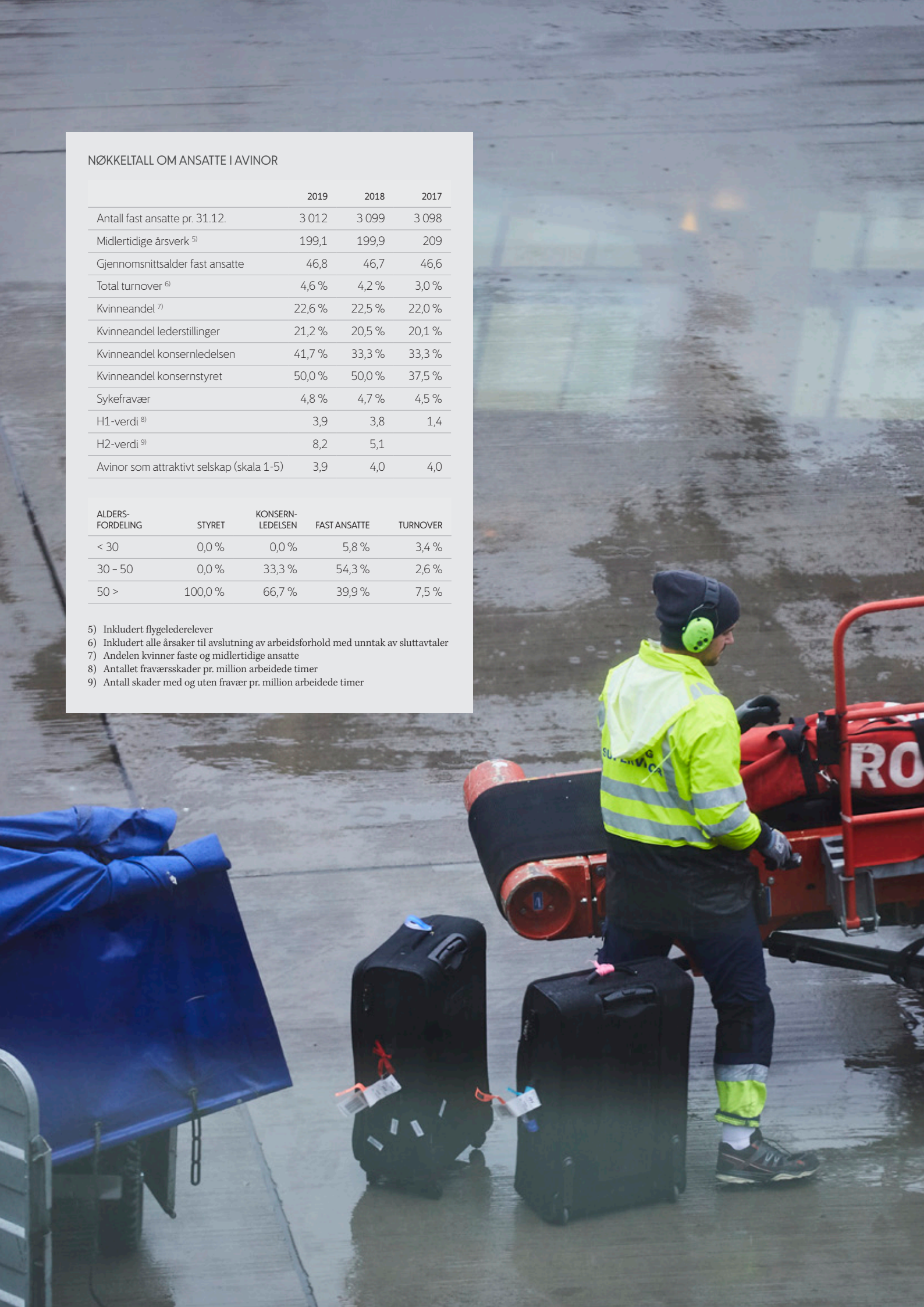
5) Inkludert flygelederelever

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

7) Andelen kvinner faste og midlertidige ansatte

8) Antallet fraværsskader pr. million arbeidede timer

9) Antall skader med og uten fravær pr. million arbeidede timer



## Avinor skal sikre bærekraftig økonomi og ansvarlig forretningsførsel

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

Avinor sikrer finansiering av et nettverk av små og store lufthavner i hele landet. Lufthavnvirksomhet drives som én økonomisk enhet, der de store bedriftsøkonomisk lønnsomme lufthavnene finansierer det øvrige lufthavnnettet. Samtidig har konsernet evne og kraft til å ta viktige initiativ for å sikre en bærekraftig utvikling av norsk luftfart. Avinor ser dette som en viktig del av samfunnsoppdraget og et sentralt bidrag til den sektorpolitiske måloppnåelsen.

### BÆREKRAFTIG ØKONOMI

Avinor er selvfinansiert, gjennom trafikkinntekter fra flyselskapene, inntekter fra kommersielle leietagere og direkte salg til passasjerene. Kommersiell inntekt utgjør omkring 54 prosent av driftsinntektene, mens trafikkinntekter fra flyselskapene utgjør omkring 46 prosent. En mindre del av konsernets inntekter er fra oppgaver som utføres for andre aktører, for eksempel Forsvaret. Flysikringstjenesten er finansiert gjennom trafikkinntekter fra flyselskapene for underveistjenesten, samt inntekter fra drift av tårn- og innflygingstjeneste fra Avinors lufthavnvirksomhet.

Avinor har gode rammebetingelser for kommersiell inntjening ved lufthavnene, og er avhengig av at disse videreføres og er stabile over tid. Avgiftsfri handel er et viktig bidrag til konsernets finansiering av et landsdekkende luftfartsnettverk av høy kvalitet. Avinor er forberedt på at ordningen også i framtiden vil være gjenstand for politisk diskusjon, og legger derfor stor vekt på å forvalte muligheten til å drive avgiftsfritt salg på en balansert, ansvarlig og godt akseptert måte. Avinor er også en stor grunneier, og har kunnet realisere viktige verdier som følge av tidligere års investeringer i fast eiendom. Utvikling av områdene i lufthavnens nærrområder vil også i de kommende år bidra til utvikling av lufthavnens attraktivitet som knutepunkt og til lokal utvikling.

Konsernets driftsinntekter i 2019 utgjorde 11 785 millioner kroner (11 724 millioner kroner) med et resultat etter skatt på 665 millioner kroner (1170 millioner kroner).

Innenfor lufthavnvirksomheten økte driftsinntektene år til år med 0,5 prosent i 2019 drevet av økte salgs- og leieinntekter. Innenfor flysikringstjenesten ble samlede driftsinntekter redusert med 0,4 prosent som følge av redusert trafikkvolum.

Driftskostnader i 2019 utgjorde 8 198 millioner kroner (7 523 millioner kroner), en år til år økning på 6,9 prosent. Økningen skyldtes i hovedsak økte avsetninger til estimerte oppryddingskostnader knyttet til miljøforurensninger ved Avinors brannøvingsfelt. Uten disse avsetningene er det en reduksjon på 2,6 prosent i kostnadene.

Samlet rentebærende gjeld per 31.12.2019 utgjorde 19 544 millioner kroner (20 234 millioner kroner). Rentebærende gjeld forventes å øke til omkring 22 milliarder kroner i 2024. Egenkapitalandelen som definert i Avinors vedtekter vil holde seg over minimumskravet på 40 prosent. Avinor har rating AA (Standard & Poor's) og A1 (Moody's). En nærmere redegjørelse for konsernets regnskap og resultater følger i påfølgende kapittel.

Avinor følger en skattestrategi som bygger på etablerte prinsipper, er transparent og bærekraftig og i samsvar med Avinors etiske prinsipper. Avinor er forpliktet til å sikre fullt samsvar med alle lovbestemte forpliktelser og full fremlegging til skattemyndighetene. Avinor handler etter armslengdesprinsippet, og engasjerer seg ikke i kunstige skatteordninger og vurderer aktivt alle sider av skatteplanleggingen. Avinors virksomhet er i sin helhet innenfor norsk beskatningssfare.

### NULLTOLERANSE FOR ALLE FORMER FOR KORRUPSJON

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

Avinor har implementert overvåking av korrupsjonsrisiko i konsernsystem for strategisk risikostyring. Avinor er en stor





byggherre og har igangsatt en rekke utbyggingsprosjekter de siste årene. Bygg- og anleggsbransjen har vært gjenstand for en rekke hendelser knyttet til korrupsjon og prissamarbeid i Norge. Avinors risikoeksponering for korrupsjon og misligheter har derfor økt som følge av investeringsprogrammet. Avinor er representert over hele landet og har et stort kontrollspenn, og forvalter store kommersielle kontrakter samtidig som vi er en stor innkjøper. Dette er tilleggsfaktorer som bidrar til å øke risiko for korrupsjon og misligheter. Det er etablert ulike kontrolltiltak og forebyggende aktiviteter som til sammen skal redusere konsernets risiko for å medvirke til og bli utsatt for korrupsjon og misligheter.

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

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

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

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

Det er gjennomført ulike opplæringsaktiviteter i 2019. I tillegg til obligatorisk gjennomgang av etiske retningslinjer og tilhørende e-læringskurs, har konsernledelsen og konsernstyret gjennomført felles dilemmatrening tilpasset risikoen dette nivået i organisasjonen kan bli eksponert for i sin arbeidshverdag.

Avinor har egen avtale om ansvarlig forretningsførsel med tilhørende prinsipper. Kravene uttrykker samlet Avinors prinsipper for menneskerettigheter, arbeidsstandarder, helse-miljø-sikkerhet, ytre miljø og forbudt forretningspraksis. Avinors kontraktsparter må signere avtale om ansvarlig forretningsførsel med tilhørende prinsipper senest samtidig med inngåelse av kontrakt med konsernet. Disse avtalevilkårene skal sikre at tredjeparter Avinor inngår kontrakter med har etiske retningslinjer og tar samfunnsansvar på alvor. Kravene gjelder også overfor eventuelle

underleverandører i en kontraktsleveranse. Avtalebestemmelsene gir mulighet for revisjon av den enkelte kontraktspart. Vesentlige brudd på avtale om ansvarlig forretningsførsel gir Avinor rett til å heve alle gjeldende avtaler med kontraktsparten, dersom kritikkverdige forhold ikke blir tilfredsstillende fulgt opp.

Alle ansatte er pålagt å registrere egne eksterne verv; bierverv og øvrige roller elektronisk. Registreringen vil kunne danne grunnlag for vurdering av sammensetning av team som skal forestå anskaffelser på Avinors vegne, deltakelse i utredningsoppdrag, deltakelse i beslutningsprosesser knyttet til næringsinteresser etc. Konsernstyrets medlemmer og ledende personell rapporterer løpende sine verv utenfor Avinor-konsernet. Ekstern revisor gjennomfører kartlegginger av formelle relasjoner mellom Avinors konsernledelse, styret og leverandører. Eventuelle relasjoner dokumenteres og gjennomgås med den det gjelder. Den sistnevnte analysen bekrefter i all hovedsak informasjon framkommet gjennom egenerklæringene. Denne årlige kartleggingen kommer i tillegg til de vurderinger som skal gjøres når det oppstår spørsmål om den enkeltes habilitet.

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

#### Varslingsinstituttet i Avinor

Konsernet har nedsatt et utvalg som behandler varsler om kritikkverdige forhold i alle deler av organisasjonen. Det kan varsles om eksempelvis svikt i sikkerhetsrutiner, mobbing og trakassering, uforsvarlig saksbehandling, arbeidsforhold i strid med arbeidsmiljøloven eller korrupsjon og andre økonomiske misligheter. Varsler kan velge å være anonym. Utvalget har etablert rutiner som skal sikre forsvarlig behandling av varsler. Oppfølging skjer på relevant nivå i organisasjonen. Reaksjoner avhenger av type sak og alvorlighetsgrad. Det er viktig at lærdom som erfares gjennom den enkelte sak, kommer hele virksomheten til gode slik at en unngår tilsvarende hendelser andre steder i organisasjonen. Utvalget har også utarbeidet rutiner og tekniske løsninger som gjør det mulig for eksterne aktører å varsle om kritikkverdige forhold i Avinor. Behandling av disse varslene skal følge samme prosedyre som behandling av varsler fra ansatte i konsernet. Avinor følger personopplysningsloven ved behandling av personopplysninger som framkommer gjennom varslingsordningen.

I 2019 mottok utvalget i underkant av 130 henvendelser. Alle henvendelsene er ferdig behandlet. Det er gjennom behandlingen ikke konkludert med kritikkverdige forhold i noen av disse sakene.

#### Compliance-funksjonen

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

I tillegg skal funksjonen definere innholdet i Avinors ansvar for å forhindre arbeidsmarkeds kriminalitet, stille krav, foreslå relevante

tiltak, hvordan følge opp virksomhetens lovpålagte ansvar, samt etablere sanksjoner ved manglende etterlevelse.

### AVINOR SKAL MOTARBEIDE KONKURRANSEHEMMENDE ATFERD

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

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

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

Avinor er omfattet av regelverket for offentlig anskaffelser.

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

Avinor har inngått samarbeidsavtale med Skatteetaten om forsterket innsats mot arbeidsmarkeds kriminalitet. Formålet med avtalen er å etablere et løpende samarbeid som forsterker og utvikler effekten av partenes tiltak mot arbeidsmarkeds kriminalitet. Avtalen skal sikre at alle Avinors leverandører og underleverandører innen bygg og anlegg samt renhold, rettidig oppfyller sine lovmessige plikter, herunder arbeidsmiljøloven, forskrift om lønns- og arbeidsforhold i offentlige kontrakter og skatte- og avgiftslovgivningen.

Avinor har kontraktsfestet revisjonsadgang i alle sine kontraktsmaler. Alle sider av kontraktens bestemmelser kan følges opp gjennom kontraktens levetid og kontraktene gir oss rett til å sanksjonere motparten ved mangelfull etterlevelse av kontraktens bestemmelser.

### AVINOR SKAL SIKRE ANSVARLIG BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

Avinor har utpekt personvernombud som blant annet har som oppgave å bistå personer som er registrert hos virksomheten 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 formål for behandlingen. Vi vurderer personvernkonsekvenser ved innføring av nye tekniske løsninger for å sikre innebygd personvern, og vi har etablert system for internkontroll etter personopplysningsloven med forskrifter. Avinors interne og eksterne personvernerklæringer beskriver Avinors behandling av personopplysninger, og informerer om bruk av informasjonskapsler på våre hjemmesider. Vi har inngått databehandleravtaler med underleverandører som behandler personopplysninger på våre vegne. Vi er i kontinuerlig dialog med samarbeidspartnere på lufthavnene med tanke på avklaring av roller og ansvar for dataflyt knyttet til passasjer- og bagasjehåndtering.

Avinor har i 2019 ferdigstilt et konsernovergripende prosjekt som hadde som mål å legge til rette for at virksomheten etterlever personvernregelverket (GDPR) som trådte i kraft i mai 2018. Arbeidet videreføres i den daglige driften i linjeehetene.

Avinor har ikke mottatt klager vedrørende brudd på kunders personvern i 2019.



# Oversikt over GRI-indikatorer

Denne rapporten er utarbeidet i tråd med GRI Standards/Core. Avinors årsregnskap (selskapsregnskap og konsernregnskap) for 2019 er revidert av Ernst & Young AS. Revisors beretning er gjengitt på side 128-131.

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

## Om Avinor og Avinors arbeid med samfunnsansvar

### STRATEGI OG ANALYSE

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

### ORGANISASJONEN

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-1	Navn	Avinor as
102-2	Produkt	s. 6-7
102-3	Hovedkontor	Oslo
102-4	Tilstedeværelse	Avinor har virksomhet kun i Norge
102-5	Eierforhold	s. 6-7
102-6	Markeder	s. 7
102-7	Størrelse	s. 4
102-8	Ansatte	s. 50-53
102-48	Kollektive avtaler	s. 51
102-9	Leverandørkjede	s. 54-57
102-10	Endringer	s. 15
102-11	Føre-var	<a href="https://avinor.no/konsern/miljo-og-samfunn/miljomal/">https://avinor.no/konsern/miljo-og-samfunn/miljomal/</a>
102-12	Støtte til CSR-initiativ	s. 18, 20, 35
102-13	Interesse-org.	Spekter: Sektorråd samferdsel Nasjonalt program for leverandørutvikling: Partner

## PRIORITERING

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-45	Oversikt, bedrift	s. 7 Rapporten omhandler aktiviteter som konsernet styrer innen lufthavndrift og flysikring, men ikke aktivitet i andre datterselskaper.
102-46	Definere rapport-innhold	s. 20-21
102-47	Prioritering	s. 21
103-1	Avgrensning	Alle temaer som er blitt vurdert som viktige er relevante for hele Avinors virksomhet.

## DIALOG MED INTERESSENER

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

## OM RAPPORTEN

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-50	Gjelder for	2019
102-51	Forrige rapport	2018
102-52	Intervall	Årlig
102-53	Kontakt	post@avinor.no
102-54	Type GRI-rapport	GRI Standards/Core
102-55	GRI- indikatoroversikt	s. 58-63
102-56	Revisjon	Årsrapporten er revidert av ERNST & YOUNG AS

## EIERSTYRING OG SELSKAPSLLEDELSE

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-18	Eierstyring og selskapsledelse	s. 10-13

## ETISKE RETNINGSLINJER

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-16	Etiske retningslinjer	s. 54-57 <a href="https://avinor.no/konsern/om-oss/konsernet/visjon-og-verdier">https://avinor.no/konsern/om-oss/konsernet/visjon-og-verdier</a>

## ØKONOMISK RESULTAT

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 15-19 (Styrets beretning) s. 10-13 (Eierstyring og selskapsledelse)
201-1	Økonomisk resultat	s. 4, 66-126

## INDIREKTE ØKONOMISK PÅVIRKNING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 26-33
203-1	Infrastruktur-investeringer	s. 28-29
203-2	Indirekte økonomisk påvirkning	s. 26-28

## ENERGI

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 44-45
302-1	Energiforbruk	s. 44-45
302-4	Enøk	s. 44-45

## BIODIVERSITET

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

## UTSLIPP TIL LUFT

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 35-40
AO5	Luftkvalitet	s. 35-40
305-1	Direkte klimagassutslipp	s. 35-40
305-2	Indirekte klimagassutslipp	s. 35-40
305-5	Reduksjon klimagassutslipp	s. 35-40



## UTSLIPP OG AVFALL

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 40-42
306-2	Avfall	s. 45-46
306-3	Uhellsutslipp	s. 40-42
AO6	Avisingsvæske	s. 41-42

## ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING – MILJØ

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 35-47
307-1	Bøter/sanksjoner	Ingen bøter eller lignende

## STØY

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 42
AO7	Støy	s. 42-43

## OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/MILJØ

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 54-57
308-1	Screening leverandører	s. 54-57
308-2	Oppfølging eksisterende leverandører	s. 54-57

## HMS I AVINOR

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 52-53
403-1	HMS-organisering	s. 52-53
403-2	Sykefravær/ H-verdi	s. 52-53

## INTERN KOMPETANSEBYGGING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 50-51
404-1	Hvem får tilbud om opplæring?	s. 50-51

## LIKESTILLING I AVINOR

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

## OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/ARBEIDSFORHOLD OG MENNESKERETTIGHETER

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 56-57

## VARSLINGSKANALER

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-2	Policy/styringssystem	s. 56

## IKKE-DISKRIMINERING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 51-52
406-1	Diskriminerings-saker	Ingen tilfeller

## LOKALSAMFUNN

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

## TILTAK MOT KORRUPSJON

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 54-57
205-2	Opplæringstiltak anti-korrupsjon	s. 55-57
205-3	Korrupsjonstilfeller	Ingen tilfeller

## TILTAK MOT KONKURRANSEHEMMENDE ADFERD

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 56
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. 54-57
419-1	Bøter, sanksjoner	Ingen tilfeller

## PRODUKTANSVAR – SIKKERHET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 31-33
416-1	Kartlegging av produktsikkerhet	s. 31-33
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. 31-33
419-1	Bøter, sanksjoner	Ingen tilfeller

# Konsernledelsen

pr 31.03.2020



**DAG FALK-PETERSEN**  
Konsernsjef



**ANDERS KIRSEBOM**  
Administrerende direktør  
Avinor Flysikring AS



**STINE RAMSTAD WESTBY**  
Lufthavndirektør  
Oslo lufthavn



**HELGE EIDSNES**  
Lufthavndirektør  
Bergen lufthavn, Flesland



**ANETTE SIGMUNDSTAD**  
Lufthavndirektør  
Stavanger lufthavn, Sola



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



**PETTER JOHANNESSEN**  
Konserndirektør strategi og  
virksomhetsstyring/CFO



**EGIL THOMPSON**  
Konserndirektør  
kommunikasjon og marked



**MARI HERMANSEN**  
Konserndirektør organisasjon  
og konsernstøtte



**ØYVIND HASAAS**  
Konserndirektør  
drift og infrastruktur



**THORGEIR LANDEVAAG**  
Divisjonsdirektør for nasjonale,  
regionale og lokale lufthavner



# Styret

pr 31.03.2020



**ANNE CARINE TANUM**  
Styreleder



**OLA HENRIK STRAND**  
Nestleder



**LINDA BERNANDER  
SILSETH**  
Styremedlem



**HERLOF NILSSEN**  
Styremedlem



**ELI SKRØVSET**  
Styremedlem



**HEIDI ANETTE SØRUM**  
Styremedlem, ansattvalgt



**BJØRN TORE MIKKELSEN**  
Styremedlem, ansattvalgt



**OLAV AADAL**  
Styremedlem, ansattvalgt



● Check-in areas

● Domestic Gates

● International Gates

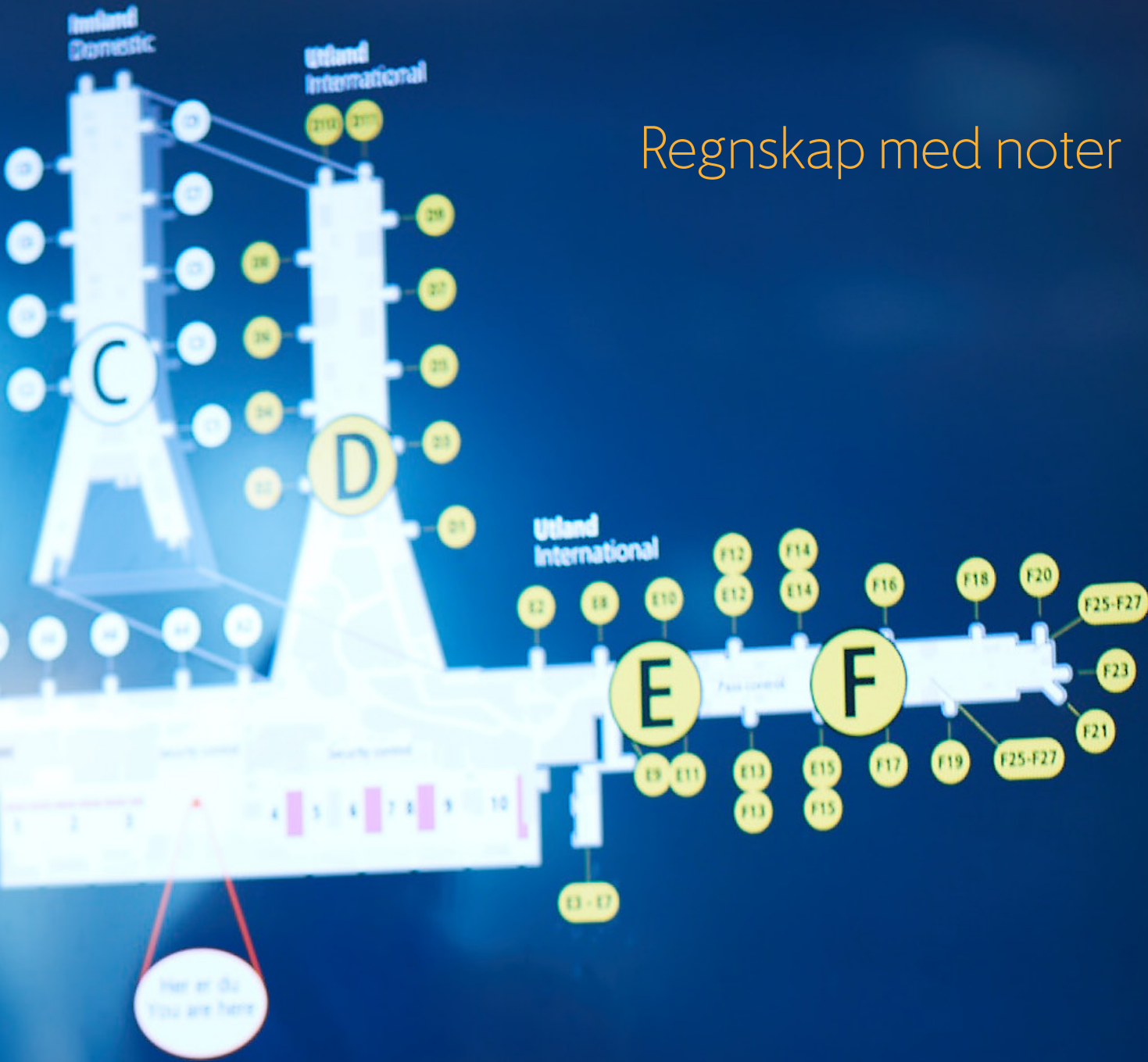
AC Gate areas Domestic

DF Gate areas International





# Regnskap med noter



# RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

MORSELSKAP				KONSERN	
2018	2019		NOTER	2019	2018
<b>Driftsinntekter</b>					
4 392,0	4 296,3	Trafikkinntekter	3,4	5 378,7	5 513,1
6 004,6	6 184,2	Andre driftsinntekter	3,4	6 406,5	6 211,1
10 396,6	10 480,5	Sum driftsinntekter		11 785,2	11 724,2
<b>Driftskostnader</b>					
207,7	83,9	Varekostnader	3	138,7	262,0
2 181,7	2 202,9	Lønn og andre personalkostnader	3,5	3 708,6	3 665,8
4 368,2	4 055,7	Andre driftskostnader	3,7	3 482,6	3 795,4
-66,1	665,9	Andre kostnader	3,8	820,8	-199,8
6 691,5	7 008,4	Sum driftskostnader		8 150,7	7 523,4
3 705,1	3 472,1	EBITDA		3 634,5	4 200,8
1 944,4	2 013,6	Av- og nedskrivninger	11,12	2 171,6	2 103,4
1 760,7	1 458,5	Driftsresultat		1 462,9	2 097,4
39,9	48,6	Finansinntekter	9	39,9	32,8
635,8	650,3	Finanskostnader	9,12	603,1	633,7
-595,9	-601,7	Netto finansinntekt/-kostnad		-563,2	-600,9
1 164,8	856,8	Resultat før skattekostnad		899,7	1 496,5
254,3	190,7	Skattekostnad	10	197,5	326,8
910,5	666,1	Årsresultat		702,2	1 169,7
<b>Tilordnet</b>					
910,5	666,1	Aksjonær		702,2	1 169,7

Note 1 til 25 er en integrert del av regnskapet.



# UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

MORSELSKAP				KONSERN	
2018	2019		NOTER	2019	2018
910,5	666,1	Årsresultat		702,2	1 169,7
<b>Utvidet resultat</b>					
Poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder:					
-485,6	378,5	Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	16	544,6	-666,3
111,7	-83,3	Skatteeffekt	10	-119,8	152,9
-66,6	0,0	Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse		0,0	-82,4
-440,5	295,2	Sum poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder etter skatt		424,8	-595,8
Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder:					
186,3	251,3	Kontantstrømsikring	14	251,3	211,9
-42,9	-55,3	Skatteeffekt	10	-55,3	-48,7
143,4	196,0	Sum poster som kan reversere i resultatet i senere perioder etter skatt		196,0	163,2
-297,1	491,2	Sum utvidet resultat etter skatt		620,8	-432,6
613,4	1 157,3	Årets totalresultat		1 323,0	737,1
<b>Tilordnet</b>					
613,4	1 157,3	Aksjonær		1 323,0	737,1

Note 1 til 25 er en integrert del av regnskapet.

## BALANSE

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			KONSERN		
31.12.2018	31.12.2019		31.12.2019	31.12.2018	
<b>EIENDELER</b>					
<b>Anleggsmidler</b>					
Immaterielle eiendeler:					
1 141,2	1 043,1	Utsatt skattefordel	10	1 423,4	1 497,4
30,9	77,5	Andre immaterielle eiendeler	11	233,7	103,4
0,0	0,0	Anlegg under utførelse, immaterielle	11	622,4	332,3
1 172,1	1 120,6	Sum immaterielle eiendeler		2 279,5	1 933,1
Varige driftsmidler:					
32 747,3	32 497,3	Varige driftsmidler	11	34 244,6	34 426,4
2 025,6	2 234,5	Anlegg under utførelse	11	2 642,4	2 496,1
0,0	553,1	Bruksretteieendeler	12	485,0	0,0
34 772,9	35 284,9	Sum varige driftsmidler		37 372,0	36 922,5
Finansielle anleggsmidler:					
1 161,6	1 163,0	Investeringer i datterselskap	19	0,0	0,0
190,0	150,0	Lån til foretak i samme konsern	23	0,0	0,0
1 506,2	1 751,1	Derivater	14	1 751,1	1 506,2
87,2	97,9	Andre finansielle anleggsmidler	14	99,0	88,3
2 945,0	3 162,0	Sum finansielle anleggsmidler		1 850,1	1 594,5
38 890,0	39 567,5	Sum anleggsmidler		41 501,6	40 450,1
Omløpsmidler					
13,2	9,3	Varer		24,4	27,6
1 356,6	1 425,7	Fordringer	14	1 572,9	1 418,8
53,5	0,0	Derivater	14	4,2	53,5
1 721,6	1 040,0	Bankinnskudd, kontanter og lignende	14	1 059,1	1 739,8
3 144,9	2 475,0	Sum omløpsmidler		2 660,6	3 239,7
42 034,9	42 042,5	Sum eiendeler		44 162,2	43 689,8

## BALANSE

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			KONSERN	
31.12.2018	31.12.2019	NOTER	31.12.2019	31.12.2018
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>				
<b>Egenkapital</b>				
Innskutt egenkapital:				
5 400,1	5 400,1	20	5 400,1	5 400,1
5 400,1	5 400,1		5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital:				
8 536,9	9 109,3	15	9 878,9	9 140,8
8 536,9	9 109,3		9 878,9	9 140,8
13 937,0	14 509,4		15 279,0	14 540,9
<b>Gjeld og forpliktelser</b>				
Avsetning for forpliktelser:				
2 789,4	2 020,7	16	3 972,8	4 633,4
167,3	1 041,8	17	1 065,9	174,0
2 956,7	3 062,5		5 038,7	4 807,4
Langsiktig gjeld:				
1 638,6	1 194,2	14	1 194,2	1 638,6
18 570,6	17 667,1	14	17 667,1	18 570,6
0,0	497,9	12, 14	435,5	0,0
20 209,2	19 359,2		19 296,8	20 209,2
Kortsiktig gjeld:				
0,0	600,0	14	600,0	0,0
477,4	358,4		579,7	536,1
241,3	230,9	10	298,8	290,9
233,7	230,2		343,3	361,6
0,0	2,3	14	2,3	6,2
1 531,5	1 341,5	14	1 341,5	1 531,5
0,0	64,3	12, 14	56,7	0,0
2 448,1	2 283,8	17, 18	1 325,4	1 406,0
4 932,0	5 111,4		4 547,7	4 132,3
28 097,9	27 533,1		28 883,2	29 148,9
42 034,9	42 042,5		44 162,2	43 689,8

Note 1 til 25 er en integrert del av regnskapet.

Oslo, 31. mars 2020  
Styret i Avinor AS


Anne Carine Tanum  
Styrets leder



Ola H. Strand  
Nestleder



Eli Skrøvset



Linda Bernander Silseth



Herlof Nilssen



Bjørn Tore Mikkelsen



Heidi Anette Sørum



Olav Aadal



Dag Falk-Petersen  
Konsernsjef

# OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITAL

Beløp i MNOK

	AVINOR AS			SUM
	AKSJEKAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	
Egenkapital 01.01.2018	5 400,1	-718,1	8 891,3	13 573,2
Årsresultat	0,0	0,0	910,5	910,5
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	-373,9	0,0	-373,9
Kontantstrømsikring	0,0	143,4	0,0	143,4
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	0,0	-12,3	-54,3	-66,6
Årets totalresultat	0,0	-242,8	856,2	613,4
Transaksjoner med aksjonær:				
Fisjon	-6,5	0,0	6,4	0,0
Tingsinnskudd/fondsemisjon	6,5	0,0	-6,4	0,0
Utbytte for 2017	0,0	0,0	-249,7	-249,7
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-249,7	-249,7
Egenkapital 31.12.2018	5 400,1	-960,9	9 497,8	13 937,0
Årsresultat	0,0	0,0	666,1	666,1
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	295,2	0,0	295,2
Kontantstrømsikring	0,0	196,0	0,0	196,0
Årets totalresultat	0,0	491,2	666,1	1 157,3
Transaksjoner med aksjonær:				
Utbytte for 2018	0,0	0,0	-584,9	-584,9
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-584,9	-584,9
Egenkapital 31.12.2019	5 400,1	-469,7	9 579,0	14 509,4



# OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITAL

Beløp i MNOK

	AVINOR KONSERN			SUM
	AKSJEKAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	
Egenkapital 01.01.2018	5 400,1	-1 137,6	9 791,0	14 053,5
Årsresultat	0,0	0,0	1 169,7	1 169,7
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	-513,4	0,0	-513,4
Kontantstrømsikring	0,0	163,2	0,0	163,2
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	0,0	-19,6	-62,8	-82,4
Årets totalresultat	0,0	-369,8	1 106,9	737,1
Transaksjoner med aksjonær:				
Utbytte for 2017	0,0	0,0	-249,7	-249,7
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-249,7	-249,7
Egenkapital 31.12.2018	5 400,1	-1 507,4	10 648,2	14 540,9
Årsresultat	0,0	0,0	702,2	702,2
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	424,8	0,0	424,8
Kontantstrømsikring	0,0	196,0	0,0	196,0
Årets totalresultat	0,0	620,8	702,2	1 323,0
Transaksjoner med aksjonær:				
Utbytte for 2018	0,0	0,0	-584,9	-584,9
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-584,9	-584,9
Egenkapital 31.12.2019	5 400,1	-886,6	10 765,5	15 279,0

Se også note 15.

Note 1 til 25 er en integrert del av regnskapet.

## KONTANTSTRØM

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			KONSERN	
2018	2019	NOTER	2019	2018
<b>Kontantstrømmer fra driften</b>				
3 325,0	3 663,6		4 204,9	4 202,5
37,0	57,1		58,1	37,4
-43,4	-241,3		-290,7	-115,6
3 318,6	3 479,4		3 972,3	4 124,3
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>				
-2 264,6	-1 993,3		-2 470,7	-2 523,5
21,8	29,2		30,4	26,4
-70,0	40,0		0,0	0,0
0,0	-16,7		0,0	0,0
-9,4	-17,2		0,0	0,0
0,9	-1,9		0,0	0,0
134,6	-22,2		-21,9	153,8
-2 186,7	-1 982,1		-2 462,2	-2 343,3
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>				
-579,0	-1 563,4	14	-1 572,6	-1 174,7
0,0	600,0	14	600,0	0,0
-652,8	-624,6		-627,3	-688,0
-0,6	-6,0		-6,0	-0,6
-249,7	-584,9		-584,9	-249,7
-1 482,1	-2 178,9		-2 190,8	-2 113,0
-350,2	-681,6		-680,7	-332,0
2 071,8	1 721,6	14	1 739,8	2 071,8
1 721,6	1 040,0		1 059,1	1 739,8

## KONTANTSTRØM

Beløp i MNOK

## 1) KONTANTSTRØMMER FRA DRIFTEN

MORSELSKAP			KONSERN	
2018	2019		2019	2018
1 164,8	856,8	Resultat før skatt	899,7	1 496,5
1 944,4	2 013,6	Ordinære avskrivninger	2 171,6	2 103,4
-8,6	-0,2	Tap/gevinst anleggsmidler	0,0	-8,5
-49,4	55,7	Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto (urealiserte)	45,4	-47,9
595,9	601,7	Netto finanskostnader	563,2	600,9
49,5	-176,1	Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld	-47,1	15,4
38,5	-390,3	Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	-115,9	-58,8
56,7	703,7	Endringer i andre tidsavgrensingsposter <sup>2)</sup>	688,0	101,5
-466,8	-1,3	Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser	0,0	0,0
3 325,0	3 663,6	Kontantstrøm fra driften	4 204,9	4 202,5
I kontantstrømoppstillingen består inntekt fra salg av varige driftsmidler av:				
13,2	29,0	Balanseført verdi	30,4	17,9
8,6	0,2	Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler	0,0	8,5
21,8	29,2	Vederlag ved avgang varige driftsmidler	30,4	26,4

2) I endring i andre tidsavgrensingsposter i 2019 inngår endring i avsetning for miljøforpliktelser på MNOK 871,2.

Note 1 til 25 er en integrert del av regnskapet.

## NOTER TIL REGNSKAPET

- 1 Generell informasjon
- 2 Regnskapsprinsipper og andre viktige antakelser/forutsetninger
- 3 Segmentinformasjon
- 4 Driftsinntekter og andre inntekter
- 5 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser
- 6 Erklæring om lønn og annen godtgjørelse til daglig leder og ledende ansatte
- 7 Andre driftskostnader
- 8 Andre kostnader
- 9 Finansposter
- 10 Skatt
- 11 Immaterielle eiendeler og varige driftsmidler
- 12 Leieavtaler (bruksretteeiendeler og leieforpliktelser)
- 13 Finansielle risikofaktorer
- 14 Finansielle eiendeler og forpliktelser
- 15 Annen egenkapital ikke resultatført
- 16 Pensjoner
- 17 Annen avsetning for forpliktelser
- 18 Annen kortsiktig gjeld
- 19 Datterselskaper
- 20 Aksjekapital, aksjonærinformasjon, utbytte og resultat
- 21 Betingede utfall og usikre forpliktelser
- 22 Forpliktelser
- 23 Nærstående
- 24 Hendelser etter balansedagen
- 25 Nye og fremtidige regnskapsstandarder



## NOTE 1 Generell informasjon

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

bygger opp under foretakets hovedvirksomhet, herunder kommersiell utvikling av virksomheten og lufthavnområdene. Avinor konsernet har hovedkontor i Oslo, Dronning Eufemias gate 6.

## NOTE 2 Regnskapsprinsipper og viktige antakelser/forutsetninger

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

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

### BASISPRINSIPPER

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

Konsernregnskapet er utarbeidet basert på historisk kost prinsippet med følgende modifikasjoner: Finansielle derivater samt finansielle eiendeler og forpliktelser er delvis vurdert til virkelig verdi, dels ført over resultatet og dels ført over utvidet resultat.

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

For lufthavnvirksomheten bygger Avinors økonomimodell på forutsetningen om full samfinansiering mellom lønnsomme og ulønnsomme lufthavner og virksomheter (totalsystemet). Innenfor totalsystemet er det en klart uttrykt målsetning om at kommersielle aktiviteter skal utvikles for å bidra til finansiering av ulønnsomme aktiviteter (pålegg/samfunnsansvar) og til å holde avgiftsnivået nede. Med dette utgangspunktet vurderer Avinor at en løsning hvor hele konsernets virksomhet, eksklusive flysikringsvirksomheten, vurderes samlet regnskapsmessig (totalsystemet), gir korrekt regnskapsmessig presentasjon av virksomheten.

Utarbeidelse av regnskaper i samsvar med IFRS krever bruk av estimater. Videre krever anvendelse av konsernets

regnskapsprinsipper at ledelsen må utøve skjønn. Det vil kunne oppstå situasjoner eller endringer i markedsforhold som kan medføre endrede estimater, og dermed påvirke konsernets eiendeler, gjeld, egenkapital og resultat. Områder som i høy grad inneholder slike skjønsmessige vurderinger eller høy grad av kompleksitet, eller områder hvor forutsetninger og estimater er vesentlig for konsernregnskapet, er beskrevet særskilt.

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

- Verdssettelse utsatt skattefordel
- Virkelig verdi på varige driftsmidler
- Avskrivninger på varige driftsmidler
- Netto pensjonsforpliktelse
- Avsetninger for forpliktelser

### OMREGNING AV UTENLANDSK VALUTA

Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til kursen på transaksjonstidspunktet.

Pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til norske kroner ved å benytte balansedagens kurs. Ikke-pengeposter som måles til historisk kurs uttrykt i utenlandsk valuta, omregnes til norske kroner ved å benytte valutakursen på transaksjonstidspunktet. Ikke-pengeposter som måles til virkelig verdi uttrykt i utenlandsk valuta, omregnes til valutakursen fastsatt på balansetidspunktet.

Valutakursendringer resultatføres løpende i regnskapsperioden. Selskapets funksjonelle valuta er NOK.

Valutagevinster og -tap knyttet til fordringer, gjeld, kontanter og kontantekvivalenter er vurdert til å være driftsrelaterte og er klassifisert som «verdiendringer og andre tap/gevinster - netto», og presenteres under posten «Andre kostnader».

## NOTE 3 Segmentinformasjon

Beløp i MNOK

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

Avinor-konsernets virksomhet omfatter i dag flysikringstjenester og 45 lufthavner inklusive Oslo lufthavn. Driftssegmentene identifiseres basert på den rapportering konsernledelsen bruker når de gjør vurdering av prestasjoner og lønnsomhet på et strategisk nivå. Segmentinformasjonen viser driftsresultat fordelt etter intern organisering i konsernet.

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

Segmentinformasjon som er formidlet til konsernledelsen for de rapporteringspliktige segmentene for regnskapsåret 2019 er som følger:

### AVINOR KONSERN 31.12.2019

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	2 115,9	562,1	413,1	352,3	867,2	4 310,6
Andre driftsinntekter	3 864,2	624,9	460,1	335,7	689,0	5 973,9
Konserninterne inntekter	1,8	2,5	5,0	2,2	60,5	72,1
Sum driftsinntekter	5 981,9	1 189,5	878,3	690,1	1 616,7	10 356,6
Lønn og andre personalkostnader	496,8	123,0	104,8	93,4	812,8	1 630,7
Andre driftskostnader	1 155,0	213,3	164,7	126,4	847,3	2 506,7
Konserninterne kostnader	399,8	147,1	114,6	95,1	650,5	1 407,0
Sum driftskostnader	2 051,5	483,4	384,0	314,9	2 310,6	5 544,5
EBITDA	3 930,4	706,1	494,2	375,2	-693,9	4 812,1
Av- og nedskrivninger	940,0	300,2	126,4	105,8	421,1	1 893,5
Driftsresultat	2 990,4	406,0	367,8	269,4	-1 115,0	2 918,6
Varige driftsmidler <sup>1)</sup>	17 462,4	5 620,3	1 911,4	1 682,6	5 851,0	32 527,8

### AVINOR KONSERN 31.12.2019 FORTS.

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	EIENDOM	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	4 310,6	1 068,1	0,0	0,0		5 378,7
Andre driftsinntekter	5 973,9	172,3	112,0	148,1		6 406,5
Konserninterne inntekter	72,1	859,2	23,1	651,9	-1 606,2	0,0
Sum driftsinntekter	10 356,6	2 099,7	135,1	800,0	-1 606,2	11 785,2
Lønn og andre personalkostnader	1 630,7	1 476,9	0,0	601,0		3 708,6
Andre driftskostnader	2 506,7	486,8	5,6	1 442,9		4 442,1
Konserninterne kostnader	1 407,0	95,1	2,3	101,8	-1 606,2	0,0
Sum driftskostnader	5 544,5	2 058,8	7,9	2 145,7	-1 606,2	8 150,7
EBITDA	4 812,1	40,9	127,2	-1 345,7	0,0	3 634,5
Av- og nedskrivninger	1 893,5	142,7	36,0	99,4		2 171,6
Driftsresultat	2 918,6	-101,9	91,2	-1 445,1	0,0	1 462,9
Varige driftsmidler <sup>1)</sup>	32 527,8	912,8	760,3	277,4		34 478,3

I posten andre driftskostnader under segmentet felles/ufordelt inngår avsetning til ytre miljø på MNOK 871,1 per 31. desember 2019, se note 8 og 21.

Segmentinformasjon som er formidlet til konsernledelsen for de rapporteringspliktige segmentene for regnskapsåret 2018 er som følger:

#### AVINOR KONSERN 31.12.2018

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

#### AVINOR KONSERN 31.12.2018 FORTS.

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

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

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

Inntekter fra de tre største kunder utgjør henholdsvis NOK 2,7 mrd, 1,7 mrd og 1,4 mrd, totalt 5,8 mrd for 2019 (2018: NOK 2,6 mrd, 1,7 mrd og 1,5 mrd, totalt 5,8 mrd). Dette utgjorde ca 49 prosent (2018: 49 prosent) av totale driftsinntekter.

Inntektene fra den første kunden relaterer seg til lufthavnene Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Inntektene fra de andre kundene relaterer seg til alle segmenter.

## NOTE 4 Driftsinntekter og andre inntekter

Beløp i MNOK

### INNTEKTER FRA KONTRAKTER MED KUNDER

Trafikkinntekter, inntekter fra salg av varer og tjenester samt inntekt ved salg av eiendom innregnes for å reflektere overføring av avtalte varer eller tjenester til kunder, og da til et beløp som gjenspeiler vederlaget selskapet forventes å ha rett til i bytte for disse varene eller tjenestene.

### LEIEINNTEKTER

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

#### Trafikkinntekter

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

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

for nødvendige tjenester som ytes i luftrommet/underveisfasen (mellom start- og landingssted) i luftrommet som Avinor er ansvarlig for, og terminalavgift for nødvendige tjenester/infrastruktur knyttet til overvåking og kontroll ved take off, landing og flybevegelser til/fra gate. Underveisavgiften beregnes med utgangspunkt i flyets vekt kombinert med 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 Flysikring. Se note 3.

#### Andre driftsinntekter

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

#### Salg av varer og tjenester

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

#### Leieinntekter

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

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



	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
<b>Trafikkinntekter</b>				
Startavgift	1 155,7	1 158,0	1 160,0	1 162,3
Passasjeravgift	1 235,8	1 237,0	1 240,3	1 241,4
Underveisavgift	0,0	0,0	1 068,1	1 106,7
Sikkerhetsavgift	1 309,7	1 400,8	1 315,2	1 406,5
Terminalavgift	595,1	596,2	595,1	596,2
<b>Sum trafikkinntekter</b>	<b>4 296,3</b>	<b>4 392,0</b>	<b>5 378,7</b>	<b>5 513,1</b>
<b>Andre driftsinntekter</b>				
Driftsinntekter fra kontrakter med kunder:				
Duty free	118,5	141,0	118,5	141,0
Parkering	0,5	35,6	0,7	35,7
Annet	667,7	659,9	790,4	770,2
<b>Sum driftsinntekter fra kontrakter med kunder</b>	<b>786,7</b>	<b>836,5</b>	<b>909,6</b>	<b>946,9</b>
<b>Leieinntekter</b>				
Duty free	2 784,6	2 708,6	2 784,6	2 708,6
Parkering	948,4	931,6	948,4	931,6
Annet	1 664,5	1 527,9	1 763,9	1 624,0
<b>Sum leieinntekter</b>	<b>5 397,5</b>	<b>5 168,1</b>	<b>5 496,9</b>	<b>5 264,2</b>
<b>Sum andre driftsinntekter</b>	<b>6 184,2</b>	<b>6 004,6</b>	<b>6 406,5</b>	<b>6 211,1</b>
<b>Sum inntekter fra kontrakter med kunder</b>	<b>5 083,0</b>	<b>5 228,5</b>	<b>6 288,3</b>	<b>6 460,0</b>
<b>Sum leieinntekter</b>	<b>5 397,5</b>	<b>5 168,1</b>	<b>5 496,9</b>	<b>5 264,2</b>
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>10 480,5</b>	<b>10 396,6</b>	<b>11 785,2</b>	<b>11 724,2</b>

**NOTE 5** Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
<b>Lønnskostnader</b>				
Lønninger	1 590,3	1 535,2	2 671,8	2 586,2
Arbeidsgiveravgift	244,4	236,5	405,3	377,3
Pensjonskostnader (eksklusiv resultatførte planendringer)	294,1	328,2	513,1	577,6
Andre ytelser	74,1	81,8	118,4	124,7
<b>Sum lønnskostnader</b>	<b>2 202,9</b>	<b>2 181,7</b>	<b>3 708,6</b>	<b>3 665,8</b>
<b>Sum lønnskostnader er redusert med:</b>				
Balanseførte lønnskostnader	91,9	70,2	199,1	156,8
Gjennomsnittlig antall årsverk	2 113	2 072	3 164	3 179

**Ytelser til ledende personer**

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

**2019**

BELØP I NOK	STYRE- HONORAR	LØNN	NATURAL- YTELSER	PERIODISERT PENSJONS- KOSTNAD	SAMLET GODT- GJØRELSE
<b>Ledende ansatte</b>					
Dag Falk-Petersen, konsernsjef	0	3 038 399	22 140	988 558	4 049 097
Øyvind Hasaas, konserndirektør drift og infrastruktur	0	2 231 149	16 760	672 097	2 920 006
Stine Ramstad Westby, lufthavndirektør Oslo lufthavn	0	1 984 318	20 296	423 933	2 428 547
Aslak Sverdrup, lufthavndirektør Bergen lufthavn (til 28.02.2019)	0	622 710	9 821	129 947	762 479
Helge Eidsnes, lufthavndirektør Bergen lufthavn (fra 19.08.2019)	0	677 621	3 348	129 516	810 485
Leif Anker Lorentzen, lufthavndirektør Stavanger lufthavn (til 01.03.2019)	0	432 530	2 989	81 762	517 281
Anette Sigmundstad, lufthavndirektør Stavanger lufthavn (fra 01.03.2019)	0	1 525 741	8 367	162 759	1 696 866
Marit Helene Stigen, lufthavndirektør Trondheim lufthavn	0	1 841 984	17 235	129 516	1 988 735
Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og konsernstøtte	0	1 840 203	27 561	574 510	2 442 274
Petter Johannessen, konserndirektør økonomi og finans	0	1 947 582	33 849	724 615	2 706 046
Anders Kirsebom, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	0	2 249 628	17 080	488 625	2 755 333
Thorgeir Landevaag, divisjonsdirektør regionale og lokale lufthavner	0	1 967 294	10 036	238 022	2 215 351
Margrethe Snekerbakken, konserndirektør strategi, sikkerhet og miljø	0	2 026 765	15 076	610 483	2 652 323
Egil Thompson, konserndirektør kommunikasjon og marked	0	1 828 907	25 569	526 581	2 381 057
<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>24 214 830</b>	<b>230 126</b>	<b>5 880 924</b>	<b>30 325 879</b>
<b>Styret</b>					
Anne Carine Tanum, styrets leder	484 500	0	0	0	484 500
Ola H. Strand, styremedlem - nestleder	273 000	5 804	0	0	278 804
Herlof Nilssen, styremedlem	264 500	0	0	0	264 500
Linda Bernander Silseth, styremedlem	244 500	248	0	0	244 748
Eli Skrøvset, styremedlem	293 000	0	0	0	293 000
Olav Aadal, ansattvalgt styremedlem	334 500	1 574 227	5 630	282 543	2 196 900
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	264 500	826 923	10 036	252 251	1 353 710
Bjørn Tore Mikkelsen, ansattvalgt styremedlem	244 500	1 034 811	10 036	397 063	1 686 409
<b>Sum</b>	<b>2 403 000</b>	<b>3 442 014</b>	<b>25 701</b>	<b>931 857</b>	<b>6 802 572</b>

2018

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

Det foreligger ingen forpliktelser til å gi medlemmer av konsernledelsen eller styret særskilt vederlag ved opphør eller endring av ansettelsesforholdet eller vervet, ut over det som fremgår nedenfor i note 6. Det foreligger heller ingen avtaler om bonus, overskuddsdeling eller aksjebasert avlønning. Det er ikke gitt lån eller stilt sikkerhet for medlemmer av konsernledelsen, styret eller andre valgte selskapsorganer. Konsernledelsen har ikke mottatt godtgjørelse eller økonomiske fordeler fra andre foretak i samme konsern, enn det som er vist over. Det er ikke gitt tilleggsgodtgjørelse for spesielle tjenester utenfor de normale funksjoner for en leder, se note 6.

## NOTE 6 Erklæring om lønn og annen godtgjørelse til daglig leder og ledende ansatte

### STYRETS ERKLÆRING OM FASTSETTELSE AV LØNN OG ANNEN GODTGJØRELSE TIL DAGLIG LEDER OG ANDRE LEDENDE ANSATTE I AVINOR KONSERNET – 2019

I medhold av vedtektenes § 8 skal styret utarbeide en erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte. Erklæringen skal inntas som en note i årsregnskapet. Erklæringen skal ha det innhold som er angitt i allmennaksjeloven §6-16a og skal i tillegg inneholde en redegjørelse om hvordan statens «Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel» er fulgt opp i selskapets heleide datterselskaper. Erklæringen skal behandles på selskapets ordinære generalforsamling. Det vises til allmennaksjelovens §5-6 tredje ledd samt retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel, fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet med virkning fra 13.2.2015.

#### 1. Hvem er omfattet av erklæringen

Erklæringen omfatter ledende ansatte i Avinor-konsernet; Avinor AS og heleide datterselskaper Avinor Flysikring AS og Svalbard lufthavn AS. Følgende personer er ledende ansatte per 1. januar 2020 og omfattet av denne erklæringen:

##### Avinor AS

- Dag Falk-Petersen, konsernsjef
- Petter Johannessen, konserndirektør økonomi og finans
- Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og kontorstøtte
- Egil Thompson, konserndirektør kommunikasjon og marked
- Margrethe Snekerbakken, konserndirektør strategi, sikkerhet og miljø
- Thorgeir Landevaag, divisjonsdirektør regionale og lokale lufthavner
- Øyvind Hasaas, konserndirektør drift og infrastruktur
- Marit Helene Stigen, lufthavndirektør Trondheim lufthavn
- Anette Sigmundstad, lufthavndirektør Stavanger lufthavn
- Helge Eidsnes, lufthavndirektør Bergen lufthavn
- Stine R. Westby, lufthavndirektør Oslo lufthavn

##### Avinor Flysikring AS

- Anders Kirsebom, administrerende direktør Avinor Flysikring AS
- Jan-Gunnar Pedersen, direktør underveistjenester
- Snorre Andresen, direktør tårntjenester
- Ellen Lystad, direktør teknologitjenester
- Tor-Øivind Skogseth, viseadministrerende direktør og leder sikkerhet, kunder og samfunnskontakt
- Marisa Luisa Ruiz Retamar, leder juridisk og kompetanse
- Kresten Lyngstad, leder økonomi og prosjekt

##### Svalbard Lufthavn AS

- Carl Einar Ianssen, daglig leder

#### 2. Hvilken periode gjelder

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

#### 3. Hovedprinsippene i selskapets lederlønnspolitik

Avinors lederlønnspolitik skal være i samsvar med «Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel (fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet med virkning fra 13.2.2015)». Lederlønningene i konsernet skal være konkurransedyktige, men ikke ledende sammenlignet med tilsvarende selskap.

##### 3.1 Fastlønn

Hovedelementet i konsernets godtgjørelsesordning skal være den faste grunnlønnen.

##### 3.2 Styrehonorar

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

##### 3.3 Naturalytelser

Ledende ansatte skal ha naturalytelser som er vanlig for sammenlignbare stillinger. Dette kan være bilgodtgjørelse, fri avis/tidsskrift, fri telefon, bærbar PC, skriver og fri bredbåndstilknøying.

I konsernsjefens avtale kan bilgodtgjørelse byttes med fri bil innenfor rammer som fastsettes av styret.

##### 3.4 Variabel lønn

Det kan etableres en ordning med variabel lønn til ledende ansatte med basis i individuelle mål. Det skal være klare sammenhenger mellom de mål som ligger til grunn for den variable lønnen og konsernets mål.

En eventuell ordning vil bli utformet i henhold til retningslinjer angitt i Eiermeldingen.

##### 3.5 Ekstraordinær engangsutbetaling for særlig innsats

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

#### 4. Opsjoner og aksjeprogram

Det skal ikke være opsjoner eller opsjonslignende ordninger i selskapet. Det skal ikke etableres aksjeprogram med aksjebasert avlønning i selskapet.

#### 5. Pensjonsordning

Ledende ansatte skal delta i konsernets generelle pensjonsordning, enten lukket ytelsesordning i Statens Pensjonskasse, eller nyetablert innskuddsordning. Pensjonsgrunnlaget skal ikke overstige 12 G. Vilårene skal være på linje med andre ansattes vilkår i selskapet. Den generelle aldersgrensen er 70 år i konsernet. For de fleste medlemmer i konsernledelsen, dvs ledende ansatte i Avinor AS og administrerende direktør Avinor Flysikring AS er aldersgrensen i henhold til ansettelseskontrakten 67 år. For nyere medlemmer av konsernledelsen er aldersgrensen 70 år.



I avtaler med ledende ansatte i Avinor AS og administrerende direktør Avinor Flysikring AS inngått før retningslinjene datert 13.02.2015, er det etablert en innskuddsbasert alderspensjonsordning for lønn over 12 G samt en ordning med uførepensjon.

For denne gruppen er alderspensjon innskuddsbasert for lønn over 12 G med ulik sats avhengig av lederens alder, og administreres inntil videre over selskapets driftsbudsjett. Aktuelt personell er inndelt i fire aldersgrupper. Pensjonsgrunnlag for innskudd er avtalt fastlønn, og utbetaling påbegynnes ved oppnådd pensjonsalder i henhold til personlig avtale. Betaling av tilleggspensjonen utføres av lønnsavdelingen i Avinor månedlig fra aldersgrensen på 67 år oppnås. Det er en forutsetning at man har fratrudd stilling i konsernet for å få utbetalt pensjon. Ved fratreden fra konsernet før oppnådd pensjonsalder skrives det sluttavtale med en dato for oppstart av utbetaling av pensjon.

Følgende innskuddsplan gjelder:

*For konsernledere som er 60 år og eldre:*

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

*For konsernledere i aldersgruppen 55 til 60 år:*

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

*For konsernledere i aldersgruppen 50 til 55 år:*

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

*For konsernledere under 50 år:*

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

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

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

Arbeidsgiver har styringsrett over pensjonsordningen for lønn over 12 G.

For ledende ansatte etter 13.02.2015 gjelder selskapets generelle pensjonsordning opp til 12 G som eneste ordning. Per 31.12.2019 er det fem av de ledende fast ansatte som ikke omfattes av ovennevnte ordning.

Årlig uførepensjon utgjør ved 100 prosent arbeidsuførhet 38,4 prosent av lønn mellom 12 G og 27 G. Full årlig uførepensjon forutsetter at forsikrede ved nådd pensjonsalder vil få en tjenestetid på minst 20 år. Blir tjenestetiden mindre avkortes uførepensjonen forholdsmessig.

## 6. Oppsigelse og sluttvederlag

Den gjensidige oppsigelsesfrist er tre måneder regnet fra og med den første dag i måneden etter at oppsigelsen fant sted. Oppsigelsen skal meddeles skriftlig.

Konsernsjef og administrerende direktør i datterselskap har fra skrevet seg stillingsvernet etter arbeidsmiljøloven. For disse kan det avtales sluttvederlag i en periode på 12 måneders fastlønn

inkludert lønn i en eventuell oppsigelsestid. Sluttvederlaget beregnes på grunnlag av vedkommendes ordinære månedslønn på oppsigelsestidspunktet. Det beregnes ikke feriepenger av sluttvederlaget ut over lønn i oppsigelsestid.

Sluttvederlaget for ansatte etter 01.01.2015 skal reduseres med et forholdsmessig beløp beregnet på grunnlag av den nye årsinntekten dersom vedkommende ansettes i ny stilling eller har inntekt fra næringsvirksomhet som vedkommende er aktiv eier av.

Vedkommende har kun krav på sluttvederlaget ut over lønn i oppsigelsestid dersom han aksepterer oppsigelsen, fratrer på det tidspunkt arbeidsgiver ønsker samt at vedkommende ikke fremmer krav i forhold til arbeidsmiljølovens regler om oppsigelsesvern mv.

Sluttvederlaget kan holdes tilbake hvis vilkårene for avskjed foreligger, eller hvis det i perioden hvor det ytes sluttvederlag oppdages uregelmessigheter eller forsømmelser som kan lede til erstatningsansvar eller at vedkommende blir tiltalt for lovbrudd.

Konsernsjefen har inngått avtale datert 14. januar 2011. Det er avtalt en oppsigelsestid på 3 måneder og et sluttvederlag på 12 måneder som kommer til utbetaling ved oppsigelse fra selskapets side. Avtalen har bestemmelser om fradrag for inntekt fra ny arbeidsgiver, og bortfaller ved rett til uføretrygd, eller alderspensjon i henhold til avtalen. Konsernsjefen har ikke rett til etterlønn dersom avslutningen av arbeidsforholdet skyldes forhold som kan gi grunnlag for avskjed.

Medlemmene av konsernledelsen har avtalt sluttvederlag i sine ansettelseskontrakter for det tilfellet at de blir sagt opp av arbeidsgiver. For de av medlemmene i konsernledelsen som er ansatt før retningslinjene trådte i kraft i 2015 er dette definert som et krav på 12 måneders ordinær fastlønn. For fem medlemmer av konsernledelsen er kravet definert som et «rimelig sluttvederlag som fastsettes på tidspunktet for oppsigelsen» basert på ordinær månedslønn. Sluttvederlaget vil kun utbetales dersom direktøren aksepterer oppsigelsen og ikke fremmer krav etter arbeidsmiljølovens regler om oppsigelsesvern mv.

For øvrig ledende ansatte kan det ikke inngås forhåndsavtale om sluttvederlag hvor kompensasjonen ved fratredelse er endelig fastsatt. Det kan i stedet inngås forhåndsavtale om rimelig sluttvederlag som får virkning dersom den ansatte ikke bestrider oppsigelsen. For disse avtalene gjelder tilsvarende som for konsernsjef og administrerende direktør i datterselskapene. Daglig leder i Svalbard lufthavn AS har ordinært oppsigelsesvern og ingen klausul om sluttvederlag.

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

Lederlønnspolitikken for 2019 er gjennomført i samsvar med de retningslinjene som ble behandlet på ordinær generalforsamling 11.06.2019. Dette gjelder både Avinor AS, Avinor Flysikring AS og Svalbard lufthavn AS.

I forbindelse med lønnsoppjøret ble konsernsjefens faste grunnlønn justert på med 2,9 prosent.

Øvrig ledende personell i Avinor AS ble i gjennomsnitt gitt en justering i grunnlønn på 4,7 prosent.

Administrerende direktør i Avinor Flysikring AS ble gitt en justering i grunnlønn på 2,9 prosent. Øvrig ledende personell i Avinor Flysikring AS ble i gjennomsnitt gitt en justering i grunnlønn på 3,8 prosent. Lønnsoppjøret skjer på grunnlag av prestasjonsvurdering.

Daglig leder på Svalbard lufthavn AS ble gitt et tillegg på 0,0 prosent.

Totalkostnaden for innskuddsbasert alderspensjonsordning for lønn over 12 G gjeldende for ledende ansatte ansatt før 13.02.2015 var kr 2.184.258 i 2019. Ordningen administreres over drift av Avinor. Premien er ikke skatte- og avgiftspliktig. Denne ordningen ble lukket for nye ledende ansatte ansatt etter 13.02.2015.

Den enkeltes totale pensjonskostnad fremgår av noter til regnskapet.

Det er gjennomført en engangsutbetalinger på kr. 340.940 i 2019.

Styrets erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse ble første gang avgitt for regnskapsåret 2011. Ledelsens godtgjørelsesordning blir gjennomgått av styret årlig. Lederlønnsavtaler som er inngått før dette tidspunkt skal ikke berøres negativt av denne erklæringen.

Lønn og eventuelle andre ytelser til ledende ansatte for 2019, er gjengitt i årsregnskapet 2019, note 5.

## NOTE 7 Andre driftskostnader

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
<b>Andre driftskostnader</b>				
Leie lokaler/tomt	0,0	55,2	0,0	44,9
Drift/vedlikehold bygninger	688,5	749,2	741,9	786,1
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	398,7	390,7	440,9	434,8
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold	830,2	902,5	837,1	909,0
Meteorologiske tjenester	3,0	3,5	43,8	43,7
Konsulentbistand	341,3	273,2	350,1	289,1
Øvrige eksterne tjenester	580,9	662,1	607,4	692,0
Øvrige driftskostnader	1 213,1	1 331,8	461,4	595,8
<b>Sum</b>	<b>4 055,7</b>	<b>4 368,2</b>	<b>3 482,6</b>	<b>3 795,4</b>

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
<b>Honorar til revisor</b>				
<b>Avtalt honorar eks mva</b>				
Lovpålagt revisjon	2,1	1,7	2,7	2,2
<b>Annet kostnadsførte honorar til revisor eks mva</b>				
Andre attestasjonstjenester	0,3	0,4	0,4	0,6
Annen bistand	0,2	0,7	0,2	0,7
<b>Sum</b>	<b>0,5</b>	<b>1,1</b>	<b>0,6</b>	<b>1,3</b>

**NOTE 8** Andre kostnader

Beløp i MNOK

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

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

SPESIFIKASJON	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
<b>Andre kostnader</b>				
Pensjoner - se note 16	-244,6	0,0	-86,6	-128,8
Ytre miljø - se note 21	871,2	0,0	871,2	0,0
Verdiendringer og andre tap/gevinster, netto	39,3	-66,1	36,2	-71,0
<b>Sum</b>	<b>665,9</b>	<b>-66,1</b>	<b>820,8</b>	<b>-199,8</b>
<b>Verdiendringer og andre tap/gevinster, netto</b>				
Urealiserte verdiendringer (note 14)	55,7	-49,4	45,4	-47,9
Realiserte verdiendringer kraft	-15,8	-20,9	-16,7	-22,7
Valutagevinster/tap (agio/disagio eiendel og gjeld)	-0,6	4,2	7,5	-0,4
<b>Sum</b>	<b>39,3</b>	<b>-66,1</b>	<b>36,2</b>	<b>-71,0</b>

**NOTE 9** Finansposter

Beløp i MNOK

**Inntekt fra utbytte**

Utbytte inntekter resultatføres når rett til å motta betaling oppstår.

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

SPESIFIKASJON	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
<b>Finansinntekter</b>				
Renteinntekter (eksklusive konserninterne fordringer)	35,2	28,4	39,6	31,6
Renteinntekter på konserninterne fordringer	13,4	10,6	0,0	0,0
Mottatt konsernbidrag og utbytte	0,0	0,9	0,3	1,2
Gevinst på finansielle instrumenter	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Sum finansinntekter</b>	<b>48,6</b>	<b>39,9</b>	<b>39,9</b>	<b>32,8</b>
<b>Finanskostnader</b>				
Rentekostnad lån	620,4	630,0	620,4	640,0
Rentekostnad på konsernintern gjeld	25,8	19,9	0,0	0,0
Rentekostnad leieforpliktelser	17,2	0,0	14,4	0,0
Rentekostnader annet	0,0	1,3	0,3	1,4
Andre lånekostnader	12,1	9,7	12,4	10,0
Aktiverte lånekostnader (se note 11)	-25,3	-24,8	-44,5	-37,8
Valutatap på finansieringsaktiviteter	0,1	-0,3	0,1	-0,3
Netto verdiendring lån hensyntatt derivater	35,3	22,5	35,3	22,5
Tap ved virkelig verdi på finansielle kontrakter (se note 14)				
- rentebytteavtale: kontantstrømsikring, overført fra egenkapital	0,0	0,0	0,0	20,4
- rentebytteavtale: sikring av virkelig verdi	-35,3	-22,5	-35,3	-22,5
<b>Sum finanskostnader</b>	<b>650,3</b>	<b>635,8</b>	<b>603,1</b>	<b>633,7</b>
<b>Netto finansinntekt/-kostnad</b>	<b>-601,7</b>	<b>-595,9</b>	<b>-563,2</b>	<b>-600,9</b>

**NOTE 10** Skatt

Beløp i MNOK

Skattekostnaden for perioden består av betalbar skatt og utsatt skatt. Skatt blir resultatført bortsett fra når den relaterer seg til poster som er ført mot utvidet resultat eller direkte mot egenkapitalen. Hvis dette er tilfelle, blir skatten også ført mot utvidet resultat eller direkte mot egenkapitalen.

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

Utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at fremtidig skattbar inntekt vil foreligge, og at de midlertidige forskjellene kan fratrekkes i denne inntekten. Utsatt skattefordel vurderes mot fremtidige forventede skattemessige resultater og verdsettes separat.

Innregning av utsatt skattefordel og utsatt skatteforpliktelse ved overgang til IFRS 16, beregnes og innregnes adskilt for bruksretteiendel og leieforpliktelse. Motregning er tillatt, og netto effekt på utsatt skatt blir derfor null.

**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 107,8. Underskuddet er ikke oppført grunnet usikkerhet med hensyn til utnyttelsen av underskuddet.

**Endring skattesats**

Det er ingen endring av skattesats med virkning fra 1.1.2020. Skattesatsen, med virkning fra 1.1.2019, ble endret fra 23 prosent til 22 prosent.

SPESIFIKASJON	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
<b>Skattekostnad</b>				
Betalbar skatt	230,7	241,3	298,6	290,9
For mye/lite betalt tidligere år	0,0	0,2	0,1	0,3
Skatteeffekt konsernbidrag	0,2	0,4	0,0	0,0
Endring i utsatt skatt	-40,2	27,0	-101,2	50,2
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	0,0	-14,6	0,0	-14,6
<b>Sum skattekostnad</b>	<b>190,7</b>	<b>254,3</b>	<b>197,5</b>	<b>326,8</b>
<b>Avstemming av effektiv skattesats</b>				
22 (23) % skatt av resultat før skatt	188,5	267,9	197,2	343,3
Effekt av for mye/lite skatt tidligere år	0,0	0,2	-2,0	-2,9
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	0,0	-14,6	0,0	-14,6
Mottatt utbytte	0,0	0,8	0,0	1,0
Permanente forskjeller 22 (23) %	2,2	0,0	2,4	0,0
<b>Skattekostnad</b>	<b>190,7</b>	<b>254,3</b>	<b>197,5</b>	<b>326,8</b>
<b>Effektiv skattesats</b>	<b>22,3 %</b>	<b>21,8 %</b>	<b>22,0 %</b>	<b>21,9 %</b>



AVINOR AS:  
SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

	OMARBEIDET TIL NY SKATTESATS 31.12.2018	01.01.2019	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2019
Fordringer	-2,3	-2,3	2,5	0,0	0,2
Anleggsmidler	-470,7	-470,7	57,3	0,0	-413,4
Bruksretteiendeler	0,0	131,2	-9,5	0,0	121,7
Leieforpliktelser	0,0	-131,2	7,5	0,0	-123,7
Langsiktig lån	-317,0	-317,0	1,4	0,0	-315,6
Avsetninger	-70,9	-70,9	-172,9	0,0	-243,8
Pensjoner	-613,7	-613,7	85,9	83,3	-444,5
Gjeld konsernbidrag	0,4	0,4	0,0	-0,2	0,2
Gevinst- og tapskonto	-10,2	-10,2	1,4	0,0	-8,8
Finansielle instrumenter	343,1	343,1	-13,7	55,3	384,7
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 141,2	-1 141,2	-40,2	138,3	-1 043,1

Endring skattesats, reduksjon utsatt skattefordel 52,0

Endringen er presentert som:

Kostnad i utvidet resultat	66,6
Kostnad i resultatregnskapet	-14,6

	01.01.2018	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2018
Fordringer	-1,7	-0,7	0,0	-2,4
Anleggsmidler	-540,3	48,2	0,0	-492,1
Langsiktig lån	-307,5	-23,9	0,0	-331,4
Avsetninger	-47,8	-26,4	0,0	-74,1
Pensjoner	-521,0	-8,9	-111,7	-641,6
Gjeld konsernbidrag	0,0	0,0	0,4	0,4
Gevinst- og tapskonto	-13,8	3,2	0,0	-10,6
Finansielle instrumenter	280,6	35,3	42,9	358,7
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 151,7	27,0	-68,4	-1 193,1

2019 2018

Utsatt skattefordel

Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	-1 306,1	-1 411,6
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	-243,8	-73,2
Sum	-1 549,9	-1 484,8

Utsatt skatteforpliktelse

Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	506,4	343,1
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	0,4	0,4
Sum	506,9	343,5

Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt -1 043,1 -1 141,2

AVINOR KONSERN:  
SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

	OMARBEIDET TIL NY SKATTESATS 31.12.2018	01.01.2019	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2019
Fordringer	-3,8	-3,8	2,5	0,0	-1,3
Anleggsmidler	-414,5	-414,5	61,1	0,0	-353,4
Bruksretteiendeler	0,0	190,8	-6,3	0,0	184,5
Leieforpliktelse	0,0	-190,8	4,7	0,0	-186,1
Langsiktig lån	-317,0	-317,0	1,4	0,0	-315,6
Avsetninger	-74,6	-74,6	-180,0	0,0	-254,5
Pensjoner	-1 018,2	-1 018,2	25,3	119,8	-873,1
Gevinst- og tapskonto	-10,8	-10,8	1,5	0,0	-9,3
Finansielle instrumenter	341,7	341,7	-11,4	55,3	385,6
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 497,4	-1 497,4	-101,2	175,1	-1 423,4

Endring skattesats, reduksjon utsatt skattefordel 67,8

**Endringen er presentert som:**

Kostnad i utvidet resultat	82,4
Kostnad i resultatregnskapet	-14,6

	01.01.2018	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2018
Fordringer	-2,0	-2,0	0,0	-4,0
Anleggsmidler	-484,7	51,5	0,0	-433,3
Langsiktig lån	-307,5	-23,9	0,0	-331,4
Avsetninger	-51,0	-27,0	0,0	-78,0
Pensjoner	-925,1	13,7	-152,9	-1 064,5
Gevinst- og tapskonto	-14,3	3,0	0,0	-11,3
Finansielle instrumenter	273,5	35,0	48,7	357,3
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 511,2	50,2	-104,2	-1 565,2

2019 2018

**Utsatt skattefordel**

Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	-1 778,6	-1 819,4
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	-255,9	-78,5
Sum	-2 034,6	-1 897,9

**Utsatt skatteforpliktelse**

Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	611,2	400,5
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	0,0	0,0
Sum	611,2	400,5

Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt -1 423,4 -1 497,4

**NOTE 11** Immaterielle eiendeler og varige driftsmidler

Beløp i MNOK

**IMMATERIELLE EIENDELER**

Immaterielle eiendeler ervervet separat balanseføres til kost. Kostnaden ved immaterielle eiendeler ervervet ved oppkjøp balanseføres til virkelig verdi på oppkjøpstidspunktet. Balanseførte immaterielle eiendeler regnskapsføres til kost redusert for eventuelle av- og nedskrivninger.

Internt genererte immaterielle eiendeler, med unntak av balanseførte utviklingskostnader, kostnadsføres løpende. Utviklingskostnader balanseføres når alle kriteriene for balanseføring etter IAS 38 er oppfylt.

Økonomisk levetid er enten bestemt eller ubestemt. Immaterielle eiendeler med bestemt levetid avskrives over

økonomisk levetid og testes for nedskrivning ved indikasjoner på dette. Avskrivningsmetode og periode vurderes minst årlig. Endringer i avskrivningsmetode og/eller periode behandles som estimatendring.

**Programvare**

Utgifter til kjøp av programvare er balanseført som en immateriell eiendel, om disse utgiftene ikke er en del av anskaffelseskostnaden til hardware. Programvare avskrives normalt lineær over 5 år. Utgifter pådratt som følge av å vedlikeholde eller opprettholde fremtidig nytte av programvare, kostnadsføres dersom ikke endringene i programvaren øker den fremtidige økonomiske nytte av programvaren.

**FLYVELEDERSYSTEMER, LUFTROMSORGANISERING**

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
<b>Per 1. januar 2018</b>		
Anskaffelseskost	80,5	321,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-45,0	-208,1
Balanseført verdi 01.01.	35,4	112,8
<b>Regnskapsåret 2018</b>		
Balanseført verdi 01.01.	35,4	112,8
Tilgang	0,0	6,9
Avgang	0,0	0,0
Årets avskrivninger	-4,5	-16,3
Balanseført verdi 31.12.	30,9	103,4
<b>Per 31. desember 2018</b>		
Anskaffelseskost	80,5	327,9
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-49,5	-224,4
Balanseført verdi 31.12.	30,9	103,4
<b>Regnskapsåret 2019</b>		
Balanseført verdi 01.01.	30,9	103,4
Tilgang	52,0	149,8
Avgang	0,0	0,0
Årets avskrivninger	-5,5	-19,5
Balanseført verdi 31.12.	77,5	233,7
<b>Per 31. desember 2019</b>		
Anskaffelseskost	132,5	477,6
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-55,0	-243,9
Balanseført verdi 31.12.	77,5	233,7
Økonomisk levetid	10 år	10 år
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær

## VARIGE DRIFTSMIDLER

Varige driftsmidler balanseføres til anskaffelseskost med fradrag for avskrivninger. Anskaffelseskost inkluderer kostnader direkte knyttet til anskaffelsen av driftsmidlet. Anskaffelseskost kan også omfatte gevinster eller tap overført fra egenkapital, som skyldes sikring av kontantstrøm i utenlandsk valuta ved kjøp av driftsmidler.

Påfølgende utgifter legges til driftsmidlenes balanseførte verdi eller balanseføres separat, når det er sannsynlig at fremtidige økonomiske fordeler tilknyttet utgiften vil tilflyte konsernet, og utgiften kan måles pålitelig. Øvrige reparasjons- og vedlikeholdskostnader føres over resultat i den perioden utgiften pådras.

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

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

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

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

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

Gevinst og tap ved avgang resultatføres og utgjør forskjellen mellom salgspris og balanseført verdi.

Varige driftsmidler som avskrives vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare eiendelenes balanseførte verdi.

## OFFENTLIGE TILSKUDD

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

## VERDIFALL PÅ IKKE – FINANSIELLE EIENDELER

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

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

Vurderingen krever stor grad av skjønn. Blant annet gjøres det vurdering av hvor lang periode det eventuelle verdifallet strekker seg over og hvor mye lavere virkelig verdi er enn anskaffelseskost, i tillegg til den finansielle stillingen og forventet utvikling i markedet, inkludert faktorer som operasjonelle og finansielle kontantstrømmer.



## AVINOR AS

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FAST EIENDOM	BANE-SYSTEM	TRANSPORT-MIDLER	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
<b>Per 1. januar 2018</b>							
Anskaffelseskost	1 202,5	23 089,6	12 988,7	1 389,1	7 163,8	3 332,0	49 165,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,8	-6 485,4	-4 021,2	-614,7	-4 222,5	-1 338,5	-16 684,0
Balanseført verdi 01.01.	1 200,7	16 604,2	8 967,6	774,4	2 941,4	1 993,5	32 481,8
<b>Regnskapsåret 2018</b>							
Balanseført verdi 01.01.	1 200,7	16 604,2	8 967,6	774,4	2 941,4	1 993,5	32 481,8
Tilgang	119,4	655,5	841,5	87,7	435,2	105,5	2 244,6
Reklassifisering	-222,8	0,0	222,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Avgang	-1,5	-1,2	0,0	-4,3	-31,5	-0,4	-39,0
Årets avskrivninger	0,0	-784,0	-461,7	-69,8	-515,6	-108,8	-1 939,9
Balanseført verdi 31.12.	1 095,7	16 474,4	9 570,1	788,0	2 829,4	1 989,7	32 747,4
<b>Per 31. desember 2018</b>							
Anskaffelseskost	1 097,5	23 669,2	14 053,0	1 401,8	7 381,8	3 394,5	50 997,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,8	-7 194,8	-4 482,9	-613,8	-4 552,4	-1 404,8	-18 250,3
Balanseført verdi 31.12.	1 095,7	16 474,4	9 570,1	788,0	2 829,4	1 989,7	32 747,4
<b>Regnskapsåret 2019</b>							
Balanseført verdi 01.01.	1 095,7	16 474,4	9 570,1	788,0	2 829,4	1 989,7	32 747,4
Tilgang	36,4	542,5	522,0	161,3	373,1	90,2	1 725,5
Avgang	0,0	-5,4	-0,2	-18,1	-4,5	0,0	-28,2
Årets avskrivninger	0,0	-748,3	-467,1	-81,9	-537,3	-112,7	-1 947,3
Balanseført verdi 31.12.	1 132,2	16 263,2	9 624,8	849,3	2 660,7	1 967,2	32 497,3
<b>Per 31. desember 2019</b>							
Anskaffelseskost	1 133,9	24 202,5	14 561,4	1 505,8	7 707,0	3 443,4	52 554,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,8	-7 939,3	-4 936,6	-656,5	-5 046,3	-1 476,2	-20 056,6
Balanseført verdi 31.12.	1 132,2	16 263,2	9 624,8	849,3	2 660,7	1 967,2	32 497,3

## AVINOR KONSERN

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FAST EIENDOM	BANE- SYSTEM	TRANSPORT- MIDLER	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
<b>Per 1. januar 2018</b>							
Anskaffelseskost	1 866,0	23 604,2	12 494,7	1 473,3	8 466,7	2 973,2	50 878,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-6 369,1	-3 567,0	-665,9	-5 043,4	-1 087,4	-16 735,2
Balanseført verdi 01.01.	1 863,7	17 235,1	8 927,7	807,4	3 423,3	1 885,7	34 142,8
<b>Regnskapsåret 2018</b>							
Balanseført verdi 01.01.	1 863,7	17 235,1	8 927,7	807,4	3 423,3	1 885,7	34 142,8
Tilgang	123,5	703,9	844,5	97,8	536,0	108,5	2 414,2
Reklassifisering	-222,8	0,0	222,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Avgang	-5,3	-1,6	0,0	-4,5	-31,8	-0,4	-43,6
Årets avskrivninger	0,0	-828,6	-467,0	-74,9	-606,6	-109,9	-2 087,0
Balanseført verdi 31.12.	1 759,1	17 108,8	9 528,0	825,7	3 320,9	1 883,9	34 426,4
<b>Per 31. desember 2018</b>							
Anskaffelseskost	1 761,4	24 231,6	13 562,0	1 491,1	8 778,6	3 038,7	52 863,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-7 122,8	-4 034,0	-665,4	-5 457,7	-1 154,8	-18 437,1
Balanseført verdi 31.12.	1 759,1	17 108,8	9 528,0	825,7	3 320,9	1 883,9	34 426,4
<b>Regnskapsåret 2019</b>							
Balanseført verdi 01.01.	1 759,1	17 108,8	9 528,0	825,7	3 320,9	1 883,9	34 426,4
Tilgang	43,2	604,5	559,2	163,5	488,0	90,2	1 948,5
Avgang	0,0	-5,4	-0,2	-18,2	-5,9	0,0	-29,6
Årets avskrivninger	0,0	-798,7	-472,9	-86,8	-628,5	-113,8	-2 100,7
Balanseført verdi 31.12.	1 802,2	16 909,2	9 614,1	884,3	3 174,5	1 860,3	34 244,6
<b>Per 31. desember 2019</b>							
Anskaffelseskost	1 804,6	24 826,9	14 098,3	1 595,0	9 188,8	3 087,6	54 601,2
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-7 917,7	-4 484,2	-710,7	-6 014,3	-1 227,3	-20 356,7
Balanseført verdi 31.12.	1 802,2	16 909,2	9 614,1	884,3	3 174,5	1 860,3	34 244,6
Økonomisk levetid		10 - 50 år	15 - 50 år	10 - 20 år	5 - 15 år	5 - 40 år	
Avskrivningsmetode	IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

## ANLEGG UNDER UTFØRELSE

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
<b>Per 1. januar 2018</b>		
Anskaffelseskost	2 473,2	3 193,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 01.01.	2 473,2	3 193,1
<b>Regnskapsåret 2018</b>		
Balanseført verdi 01.01.	2 473,2	3 193,1
Tilgang	1 797,0	2 049,5
Reklassifisering	-2 244,6	-2 414,2
Balanseført verdi 31.12.	2 025,6	2 828,4
<b>Per 31. desember 2018</b>		
Anskaffelseskost	2 025,6	2 828,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 31.12.	2 025,6	2 828,4
<b>Regnskapsåret 2019</b>		
Balanseført verdi 01.01.	2 025,6	2 828,4
Tilgang	1 934,4	2 384,9
Reklassifisering	-1 725,5	-1 948,5
Balanseført verdi 31.12.	2 234,5	3 264,8
<b>Per 31. desember 2019</b>		
Anskaffelseskost	2 234,5	3 264,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 31.12.	2 234,5	3 264,8
Herav klassifisert som immaterielle	0,0	622,4

**Byggelånsrenter**

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

Balanseførte byggelånsrenter utgjorde MNOK 44,5 i 2019 og MNOK 37,8 i 2018.

Gjennomsnittlig rentesats er beregnet til 3,05 prosent i 2019 og 2,96 prosent i 2018.

**Sikkerhetsstillelser**

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

Forutsetninger lagt til grunn ved beregning av gjenvinnbart beløp - nedskrivningsvurderinger  
Grunnet vesentligheten av konsernets varige driftsmidler og høyt investeringsbehov gjennomføres regelmessige verddivurderinger.

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

Varige driftsmidler nedskrives til gjenvinnbart beløp når gjenvinnbart beløp er lavere enn eiendelens balanseførte verdi. Gjenvinnbart beløp er den høyeste verdi av den

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

Konsernets virksomhet utøves i sin helhet i Norge, nåverdien av kontantstrømmer estimeres derfor i NOK, deretter foretas det neddiskontering basert på et veid avkastningskrav relevant for Avinors virksomhet. Avkastningskravet tar utgangspunkt i renten på 10 års norske statsobligasjoner som risikojusteres ut i fra Avinors forretningsrisiko. Kostnaden knyttet til gjeldsandelens i det veide avkastningskravet er basert på gjennomsnittlig markedsrente for Avinor. I nåverdiberegningen foretatt i 2019 er diskonteringsrente før skatt på 6,6 prosent.

Ved beregning av gjenvinnbart beløp per 31. desember 2019 for konsernets to CGU'er er virkelig verdi fratrukket salgsutgifter benyttet. Virkelig verdi er beregnet med utgangspunkt i fremtidige kontantstrømmer fra virksomheten, inkludert fremtidige kapasitetsøkende aktiviteter.

Verdivurderingen er basert på forutsetninger om fremtidig utvikling i en rekke parametre, hvorav de viktigste er passasjervekst og konsumprisindeks. Det er i neste 15 års periode lagt til grunn en

passasjervekst på fra 1,5 til 1,9 prosent og en konsumprisindeks på fra 1,5 til 2,0 prosent.

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

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

Forventet verdi av drift utover femten år fastsettes som en terminalverdi. Det er ikke lagt til grunn vekst i verdsettelsen av terminalverdien ut over inflasjon. Investeringene i terminalverdien er estimert med utgangspunkt i et normalisert investeringsnivå.

En pandemi som covid-19 utbruddet vil påvirke antall flypassasjerer og konsernets inntekter i nærmeste fremtid. Konsernet er en langsiktig infrastrukturvirksomhet og en kortsiktig nedgang i trafikken vil ikke ha vesentlig påvirkning på konsernets verdi. Det er regnet på forskjellige sensitiviteter som bekrefter dette. Eventuelle konsekvenser av koronapandemien vil bli fortløpende fulgt opp i 2020.

Den gjennomførte verditesten av konsernets driftsmidler indikerer ikke at gjenvinnbart beløp er lavere enn bokført verdi per 31. desember 2019.

## NOTE 12 Leieavtaler - bruksretteiendeler og leieforpliktelse

*Beløp i MNOK*

### LEIEAVTALER

#### Konsernet som leietaker – balanseførte leieavtaler

Konsernet innregner en leieavtale som en bruksretteiendel med en tilhørende leieforpliktelse, fra det tidspunkt konsernet får rådighet over eiendelen. Hver leiebetaling fordeles mellom finanskostnad og forpliktelse. Finanskostnaden resultatføres over leieperioden etter en rente som medfører en konstant periodisk rente på gjenværende balanseført leieforpliktelse for hver periode. Bruksretteiendeler avskrives over det korteste av kontraktsperioden 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. Leiebetaling 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 eiendeler som er utleid som anleggsmidler i balansen.

#### Balanseførte leieavtaler

Grunnet implementeringen av IFRS 16 fra 1. januar 2019 er det en betydelig økning i balanseførte leieavtaler fra denne dato. Se note 25 for en nærmere beskrivelse av implementering og overgangseffekter.

Konsernets eiendeler under balanseførte leieavtaler inkluderer i hovedsak bygninger og annen fast eiendom, banesystemer og tomt/grunn. Av konsernets totale leieforpliktelse på MNOK 492,2 utgjør leie av kontorlokaler i Bjørvika, Oslo (hovedkontor) MNOK 305,0 og leie av Bodø lufthavn fra Forsvarsbygg MNOK 107,2. I tillegg til leiebetalingene har konsernet forpliktelse 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 restverdi-garantier knyttet til sine leieavtaler.

Konsernets marginale lånerente per 31. desember 2019 er beregnet til 3,05 prosent.



## Bruksretteiendeler

Bruksretteiendeler er kategorisert og presentert i tabellene under:

## AVINOR AS

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FAST EIENDOM	BANE-SYSTEM	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
<b>Per 1. januar 2019</b>						
Anskaffelseskost	26,1	465,0	102,2	2,2	0,8	596,2
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Balanseført verdi 01.01.	26,1	465,0	102,2	2,2	0,8	596,2
<b>Regnskapsåret 2019</b>						
Balanseført verdi 01.01.	26,1	465,0	102,2	2,2	0,8	596,2
Tilgang av bruksretteiendeler	0,0	16,7	0,0	2,6	0,0	19,3
Overføringer og reklassifiseringer	-0,1	-1,4	0,0	0,0	0,0	-1,5
Avskrivninger i perioden	-2,4	-41,8	-15,6	-1,1	-0,1	-60,9
Balanseført verdi 31.12.	23,6	438,6	86,6	3,7	0,6	553,1
<b>Per 31. desember 2019</b>						
Anskaffelseskost	26,0	480,4	102,2	4,8	0,8	614,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-41,8	-15,6	-1,1	-0,1	-60,9
Balanseført verdi 31.12.	23,6	438,6	86,6	3,7	0,6	553,1
Laveste av gjenstående leieperiode						
og økonomisk levetid	3 - 30 år	3 - 20 år	6 år	1 - 4 år	6 år	
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

## AVINOR AS

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FAST EIENDOM	BANE-SYSTEM	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
<b>Per 1. januar 2019</b>						
Anskaffelseskost	23,5	368,1	102,2	2,2	0,8	496,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Balanseført verdi 01.01.	23,5	368,1	102,2	2,2	0,8	496,7
<b>Regnskapsåret 2019</b>						
Balanseført verdi 01.01.	23,5	368,1	102,2	2,2	0,8	496,7
Tilgang av bruksretteiendeler	0,0	38,5	0,0	2,6	0,0	41,1
Overføringer og reklassifiseringer	-0,1	-1,2	0,0	0,0	0,0	-1,2
Avskrivninger i perioden	-1,0	-33,7	-15,6	-1,1	-0,1	-51,4
Balanseført verdi 31.12.	22,4	371,7	86,6	3,7	0,6	485,0
<b>Per 31. desember 2019</b>						
Anskaffelseskost	23,4	405,4	102,2	4,8	0,8	536,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,0	-33,7	-15,6	-1,1	-0,1	-51,4
Balanseført verdi 31.12.	22,4	371,7	86,6	3,7	0,6	485,0
Laveste av gjenstående leieperiode						
og økonomisk levetid	3 - 30 år	3 - 20 år	6 år	1 - 4 år	6 år	
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

## Leieforpliktelser

Oversikt over resterende estimerte leiebetalinger for balanseførte leieavtaler og nåverdi:

### AVINOR AS

	UNDER 1 ÅR	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR	TOTALT	HERAV KONSERN- INTERNT
<b>31.12.2019</b>					
Leieavtale hovedkontor Oslo (Oslo Atrium AS)	21,4	89,8	202,5	313,7	0,0
Leieavtale Bodø lufthavn (Forsvarsbygg)	18,4	77,2	20,3	115,8	0,0
Øvrig lokalleie	23,0	94,5	79,7	197,2	175,2
Andre leieavtaler	2,6	7,1	9,4	19,1	3,0
<b>Sum - nominelle leiebetalinger</b>	<b>65,3</b>	<b>268,6</b>	<b>311,9</b>	<b>645,7</b>	<b>178,2</b>
Sum - nåverdi av leiebetalinger	64,3	249,9	248,0	562,2	158,8

### AVINOR KONSERN

	UNDER 1 ÅR	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR	TOTALT
<b>31.12.2019</b>				
Leieavtale hovedkontor Oslo (Oslo Atrium AS)	27,9	117,5	220,9	366,4
Leieavtale Bodø lufthavn (Forsvarsbygg)	18,4	77,2	20,3	115,8
Øvrig lokalleie	8,6	28,1	30,3	67,0
Andre leieavtaler	2,7	7,3	8,5	18,5
<b>Sum - nominelle leiebetalinger</b>	<b>57,6</b>	<b>230,1</b>	<b>280,0</b>	<b>567,7</b>
Sum - nåverdi av leiebetalinger	56,7	214,3	221,2	492,2

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
<b>Endringer i leieforpliktelser</b>		
Ved førstegangsansendelse 01.01.2019	596,2	496,7
Nye/endrede leieforpliktelser innregnet i perioden	16,2	37,9
Betaling av hovedstol	-48,7	-41,1
Betaling av renter	-17,2	-14,7
Rentekostnad tilknyttet leieforpliktelser	17,2	14,7
Overføringer og reklassifiseringer	-1,5	-1,2
<b>Totale leieforpliktelser 31. desember 2019</b>	<b>562,2</b>	<b>492,2</b>
Kortsiktige leieforpliktelser (note 14)	64,3	56,7
Langsiktige leieforpliktelser (note 14)	497,9	435,5
Netto kontantstrøm fra leieforpliktelser	-65,8	-55,8

### Konsernet som leietaker - leieavtaler som ikke balanseføres

	AVINOR AS 2019	AVINOR KONSERN 2019
<b>Årets leiekostnad bestod av følgende</b>		
Driftskostnader i perioden knyttet til kortsiktige leieavtaler (inkludert kortsiktige leieavtaler av lav verdi)	0,9	0,9
Driftskostnader i perioden knyttet til eiendeler av lav verdi (ekskludert kortsiktige leieavtaler over)	2,4	3,2
Driftskostnader i perioden knyttet til immaterielle eiendeler (ikke anvendelse av IFRS 16)	177,4	198,9
<b>Totale leiekostnader inkludert i andre driftskostnader</b>	<b>180,7</b>	<b>203,0</b>

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 leiebetalingene når de inntreffer. Konsernet innregner heller ikke leieforpliktelser og bruksretteiendeler for kortsiktige leieavtaler, som presentert i tabellen over.

Opsjoner om å forlenge en leieavtale og kjøpsopsjoner Per 31. desember 2019 er det ingen vesentlige fremtidige potensielle leiebetalinger som ikke er inkludert i leieforpliktelsene som følge av forlengelses- eller kjøpsopsjoner.

## NOTE 13 Finansielle risikofaktorer

Beløp i MNOK

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

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

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

### MARKEDSRISIKO

#### (i) Valutarisiko

Konsernet og Avinor AS er eksponert for valutasvingninger knyttet til verdien av norske kroner relativt mot andre valutaer på grunn av inntekter og utgifter i utenlandsk valuta. Konsernet inngår terminkontrakter for å redusere valutarisikoen i kontantstrømmer nominert i utenlandsk valuta. Konsernet og Avinor AS er eksponert mot EUR, USD, GBP, SEK og DKK.

På inntektssiden er konsernet eksponert for valutarisiko gjennom underveisavgiften. Avinor Flysikring AS har risikoen forbundet med overføring av inntekter til Norge. Perioden fra kursfastsettelse til innbetaling utgjør omtrent tre måneder. Valutainntekter selges forward i den grad de ikke skal brukes til direkte valutautbetalinger i egen kontantstrøm. Konsernet har også valutarisiko knyttet til utbetalinger for kontrakter i utenlandsk valuta.

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

bagasjelegg, navigasjonsutstyr, rullende materiell etc. Sikring av valutarisiko inngår normalt ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon.

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

Valutarisikoen er totalt sett vurdert til å være begrenset og det er derfor ikke utført sensitivitetsberegninger. Nominelt beløp på utestående valutaterminkontrakter fremgår av note 14.

#### (ii) Renterisiko

Konsernet er eksponert for renterisiko gjennom sine finansieringsaktiviteter (se note 14). Deler av den rentebærende gjelden har flytende rentebetingelser som innebærer at konsernet er påvirket av endringer i rentenivået.

Formålet med konsernets styring av renterisiko er å holde volatiliteten på rentekostnadene innenfor akseptable rammer. Konsernets strategi er at konsernet til enhver tid skal ha minst 60 prosent av total gjeld rentesikret i minst 12 måneder.

Konsernet benytter ulike derivater for å justere den effektive renteeksponeringen.

Per 31.12.2019 er tilnærmet alle rentederivater tilpasset løpetid og øvrige betingelser for spesifikke lån. Hensyntatt rentederivater har konsernet 85 prosent av sin rentebærende gjeld til fast rente i minst 12 måneder.

Per 31.12.2019 hadde konsernet renteswapavtaler pålydende MNOK 8 194,3 (2018: MNOK 8 194,3) der konsernet mottar en variabel rente og betaler en fast rente på gjennomsnittlig 3,15 prosent av pålydende. I tillegg har konsernet renteswapavtaler pålydende MNOK 1 264,9 (2018: MNOK 1 264,9) hvor konsernet betaler en flytende rente på NIBOR og fast Euro rente. Renteswappene benyttes til å sikre seg mot rentesvingninger som følge av endringer i rentenivået. Alle renteswapper er økonomisk sikring for en kontantstrøm. Alle renteswapper er balanseført til virkelig verdi.

Selskapet og konsernet er eksponert mot EURIBOR og NIBOR som følger: MNOK 8 194,3 mot EURIBOR, MNOK 1 264,9 mot EURIBOR og NIBOR og MNOK 1 000 mot NIBOR.

Konsernets sentrale finansavdeling er, i samarbeid med sine bankforbindelser, i startfasen av prosessen med overgang til

alternativ rente. Overgangen forventes ikke å ha vesentlig effekt på selskapet og konsernets regnskap.

Selskapet og konsernets renteswapper er presentert i tabellen nedenfor:

#### AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	NOMINELT BELØP	FORFALL	REFERANSERENTE
<b>Per 31. desember 2019</b>			
Kontantstrømsikring	2 490,0	20.03.2021	EURIBOR
Kontantstrømsikring	1 264,9	29.04.2025	EURIBOR
Virkelig verdi sikring	1 264,9	29.04.2025	EURIBOR og NIBOR
Kontantstrømsikring	4 439,5	09.02.2027	EURIBOR
<b>Sum</b>	<b>9 459,3</b>		

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

#### AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	ENDRING I RENTENIVÅET I BASISPUNKTER	EFFEKT PÅ RESULTAT FØR SKATT	EFFEKT PÅ EGENKAPITALEN
<b>2019</b>	+50	-6,2	-45,6
	-50	6,2	45,6
<b>2018</b>	+50	-8,0	-48,3
	-50	8,0	48,3

Basert på de finansielle instrumentene som eksisterte per 31.12. 2019 vil en økning på 0,5 prosent i rentenivået redusere konsernets resultat før skatt med MNOK 6,2 (2018: MNOK 8,0).

Gjennomsnittlig effektiv rente på finansielle instrumenter var som følger:

	2019 (%)	2018 (%)
Kassekreditt	IA	IA
Statslån	1,43	1,61
Obligasjonslån	3,31	3,22
Banklån	3,35	3,21

Tallene inkluderer tilhørende rentesikringsderivater.

Avinor AS har et innlån per 31.12.2019 på MNOK 20 802,8 (2018: MNOK 21 740,7) ut over trekk på kassakreditt med MNOK 0,0 (2018: MNOK 0,0).

**(iii) Kraftprisrisiko**

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

Per 31.12.2019 er det inngått kontrakter som dekker om lag 100 prosent av forventet forbruk i 2020. Kontraktene inngår ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon. Kraftkjøp skjer i EUR.

Virkelig verdi av inngåtte kraftkontrakter er beregnet til MNOK -2,3 (2018: MNOK 53,4) basert på valutakurs per årsslutt.

Sensitivitetsanalyse for kraftkontrakter per 31.12.2019 (effekt resultat før skatt i MNOK ved 20 prosent økning i kraftpris):

## AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	MARKEDSVERDI 31.12	EFFEKT RESULTAT FØR SKATT
2019	-2,3	21,1
2018	53,4	43,1

**KREDITTRISIKO**

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

Konsernet har kredittrisiko knyttet til tre vesentlige kunder. Konsernet vurderer at det i en normalsituasjon er middels risiko for at kundene ikke evner å oppfylle sine forpliktelser. For øvrig vises til omtale av pandemi i note 24 og årsberetning.

Konsernet har retningslinjer for å begrense eksponering for mulige tap.

Konsernet har ikke garantert for tredjeparts gjeld.

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

Konsernets hovedbankforbindelse har ekstern kredittvurdering A1 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. Alle tilgodehavender har blitt betalt fullt ut etter bruddene.

Alle konserninterne fordringer og det alt vesentligste av eksterne kundefordringer klassifiseres i gruppe 2. Ingen finansielle eiendeler har blitt reforhandlet i løpet av siste regnskapsår. Ingen av lånene til nærstående parter har forfalt eller blitt nedskrevet.

**LIKVIDITETSRISIKO**

Likviditetsrisiko er risikoen for at konsernet ikke vil være i stand til å betjene sine finansielle forpliktelser etter hvert som de forfaller.

Konsernets strategi for å håndtere likviditetsrisiko er å ha tilstrekkelig med likvider til enhver tid til å kunne innfri sine finansielle forpliktelser ved forfall, både under normale og ekstraordinære omstendigheter, uten å risikere uakseptable tap. Konsernet skal til enhver tid ha en likviditetsreserve som er tilstrekkelig til å drive virksomheten i minst tolv måneder uten nye låneopptak. Ubenyttede kredittmuligheter er omtalt i note 14.

Følgende tabell viser en oversikt over forfallsstrukturen for konsernets finansielle forpliktelser, basert på udiskonterte kontraktuelle betalinger. Ved tilfeller der motparten kan kreve tidligere innløsning, er beløpet gjengitt i den tidligste perioden betalingen kan kreves fra motpart. Dersom forpliktelsen kan kreves innløst på forespørsel er disse inkludert i første kolonne (under 1 måned):



## AVINOR AS

	GJENVÆRENDE PERIODE					TOTAL
	UNDER 1 MÅNED	1-3 MÅNEDER	3-12 MÅNEDER	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR	
<b>31.12.2019</b>						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån <sup>1)</sup>	8,3	823,6	1 703,9	7 456,3	12 944,1	22 936,2
Leieforpliktelser (se note 12)	5,4	10,9	48,9	268,6	311,9	645,7
Andre forpliktelser	1,3	2,2	15,0	314,1	722,3	1 054,9
Leverandørgjeld	240,1	118,3	0,0	0,0	0,0	358,4
Annen kortsiktig gjeld	246,5	121,4	0,0	0,0	0,0	367,9
<b>Sum</b>	<b>501,7</b>	<b>1 076,3</b>	<b>1 767,8</b>	<b>8 039,0</b>	<b>13 978,3</b>	<b>25 363,1</b>
<b>31.12.2018</b>						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån <sup>1)</sup>	9,4	221,2	1 919,0	8 349,9	13 887,6	24 387,1
Andre forpliktelser	0,1	0,1	0,5	167,4	0,0	168,1
Leverandørgjeld	319,9	157,5	0,0	0,0	0,0	477,4
Annen kortsiktig gjeld	277,0	136,5	0,0	0,0	0,0	413,5
<b>Sum</b>	<b>606,4</b>	<b>515,3</b>	<b>1 919,5</b>	<b>8 517,3</b>	<b>13 887,6</b>	<b>25 446,1</b>

1) Inklusive sertifikatgjeld og derivater

## AVINOR KONSERN

	GJENVÆRENDE PERIODE					TOTAL
	UNDER 1 MÅNED	1-3 MÅNEDER	3-12 MÅNEDER	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR	
<b>31.12.2019</b>						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån <sup>1)</sup>	8,3	823,6	1 703,9	7 456,3	12 944,1	22 936,2
Leieforpliktelser (se note 12)	4,8	9,6	43,2	230,1	280,0	567,7
Andre forpliktelser	3,4	6,4	34,0	336,1	724,4	1 104,3
Leverandørgjeld	388,4	191,3	0,0	0,0	0,0	579,7
Annen kortsiktig gjeld	248,3	122,3	0,0	0,0	0,0	370,6
<b>Sum</b>	<b>653,2</b>	<b>1 153,2</b>	<b>1 781,1</b>	<b>8 022,5</b>	<b>13 948,5</b>	<b>25 558,5</b>
<b>31.12.2018</b>						
Rentebærende stats-, obligasjons- og banklån <sup>1)</sup>	9,4	221,2	1 919,0	8 349,9	13 887,6	24 387,1
Andre forpliktelser	0,8	1,7	7,6	174,0	0,0	184,1
Leverandørgjeld	359,2	176,9	0,0	0,0	0,0	536,1
Annen kortsiktig gjeld	279,1	137,4	0,0	0,0	0,0	416,5
<b>Sum</b>	<b>648,4</b>	<b>537,3</b>	<b>1 926,6</b>	<b>8 523,9</b>	<b>13 887,6</b>	<b>25 523,8</b>

<sup>1)</sup> Inklusive sertifikatgjeld og derivater

Se note 14 for informasjon om langsiktige lån og trekkfasiliteter.

I tillegg til refinansiering av lånene spesifisert over, vil konsernet de neste årene ha behov for finansiering av ny infrastruktur i form av kapasitetsutvidende tiltak. Brutto finansiering skal dekke både refinansiering av forfallene spesifisert over og andre planlagte investeringsaktiviteter.

## KAPITALSTRUKTUR OG EGENKAPITAL

Hovedformålet for konsernets forvaltning av kapitalstrukturen er å sikre at konsernets forretningsmessige hovedmål nås innenfor forsvarlige finansielle rammer.

De overordnede finansielle styringsmål (forsvarlige finansielle rammer) er følgende:

1. Egenkapitalandel: 40 prosent (i henhold til vedtektenes § 5)
2. Verdijustert egenkapital minimum lik bokført egenkapital

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

Vedtektenes §5 stiller følgende begrensning i finansiering: Langsiktige lån til finansiering av anleggsmidler kan bare tas opp innenfor en ramme som sikrer at konsernets egenkapital ikke

underskrider 40 prosent av summen av konsernets til enhver tid netto rentebærende gjeld og egenkapital.

Det er ikke egenkapitalkrav for Avinors obligasjoner.

Inngåtte låneavtaler stiller krav til størrelsen på konsernets egenkapital.

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

#### AVINOR AS

	2019	2018
Rentebærende gjeld	19 613,9	20 234,5
Leieforpliktelse	562,2	0,0
Kontantbeholdning	1 040,0	1 721,6
Netto rentebærende gjeld	18 011,7	18 512,9
Egenkapital	14 509,4	13 937,0
Sum EK og rentebærende gjeld	32 521,1	32 449,9
EK andel i henhold til vedtektsdefinisjon <sup>1)</sup>	44,6 %	42,9 %

#### AVINOR KONSERN

	2019	2018
Rentebærende gjeld	19 543,9	20 234,5
Leieforpliktelse	492,2	0,0
Kontantbeholdning	1 059,1	1 739,8
Netto rentebærende gjeld	17 992,6	18 494,7
Egenkapital	15 279,0	14 540,9
Sum EK og rentebærende gjeld	33 271,6	33 035,6
EK andel i henhold til vedtektsdefinisjon <sup>1)</sup>	45,9 %	44,0 %

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

## VURDERING AV VIRKELIG VERDI

Virkelig verdi av valuta- og kraft terminkontrakter er fastsatt ved å benytte markedsverdi på balansedagen. For rentebytteavtaler er virkelig verdi innhentet fra konsernets treasury system og kvalitetssikret mot relasjonsbankens markedsvurderinger.

Balanseført verdi av kontanter og kassakreditt er tilnærmet lik virkelig verdi på grunn av at disse instrumentene har kort forfallstid. Tilsvarende er balanseført verdi av kundefordringer og leverandørgjeld tilnærmet lik virkelig verdi da de inngås på «normale» betingelser.

Virkelig verdi på langsiktig gjeld er beregnet ved bruk av noterte markedspriser eller ved bruk av rentebetingelser for gjeld med tilsvarende løpetid og kredittmargin. Virkelig verdi av sertifikatlån er satt lik hovedstol.

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

#### AVINOR AS

SPESIFIKASJON	2019		2018	
	BALANSERFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSERFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
<b>Rentebærende gjeld</b>				
Statslån	1 638,6	1 631,2	2 083,0	2 090,5
Obligasjonslån	13 344,0	14 318,6	14 050,3	14 690,8
Banklån	5 220,3	5 602,1	5 607,4	6 041,7
Sertifikatlån	600,0	600,0	0,0	0,0
Leieforpliktelse	562,2	562,2	0,0	0,0

## AVINOR KONSERN

SPESIFIKASJON	2019		2018	
	BALANSERFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSERFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
<b>Rentebærende gjeld</b>				
Statslån	1 638,6	1 631,2	2 083,0	2 090,5
Obligasjonslån	13 344,0	14 318,6	14 050,3	14 690,8
Banklån	5 220,3	5 602,1	5 607,4	6 041,7
Sertifikatlån	600,0	600,0	0,0	0,0
Leieforpliktelser	492,2	492,2	0,0	0,0

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

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

Følgende tabell presenterer konsernets, og i det alt vesentligste også selskapets, eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi samt eiendeler og gjeld hvor virkelig verdi er presentert som noteopplysning per 31.12.2019:

## AVINOR KONSERN

	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
<b>Eiendeler</b>				
<b>Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat</b>				
Valutaterminkontrakter	0,0	4,2	0,0	4,2
<b>Derivater benyttet til sikring</b>				
Renteswapper	0,0	1 751,1	0,0	1 751,1
<b>Sum eiendeler</b>	<b>0,0</b>	<b>1 755,3</b>	<b>0,0</b>	<b>1 755,3</b>
<b>Forpliktelser</b>				
<b>Finansielle forpliktelser til virkelig verdi over resultat</b>				
Energikontrakter	2,3	0,0	0,0	2,3
Obligasjonslån	0,0	1 523,5	0,0	1 523,5
<b>Sum forpliktelser</b>	<b>2,3</b>	<b>1 523,5</b>	<b>0,0</b>	<b>1 525,8</b>
<b>Forpliktelser hvor virkelig verdi er presentert i note</b>				
<b>Rentebærende gjeld</b>				
Statslån	0,0	1 631,2	0,0	1 631,2
Obligasjonslån	0,0	14 318,6	0,0	14 318,6
Banklån	0,0	5 602,1	0,0	5 602,1
Sertifikatlån	0,0	600,0	0,0	600,0
Leieforpliktelser	0,0	492,2	0,0	492,2
<b>Sum</b>	<b>0,0</b>	<b>22 644,0</b>	<b>0,0</b>	<b>22 644,0</b>

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2019.

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

#### AVINOR KONSERN

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

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2018.

Rentebærende gjeld og derivater – nivå 2.

Verdiberegning av derivatene er innhentet fra konsernets treasury system og kvalitetssikret mot relasjonsbankenes markedsvurderinger. Verdiberegning på lån er innhentet fra konsernets treasury system og er beregnet ut fra differansen mellom kupong/fastrente på lån sammenlignet med relevant NIBOR rente/lange renteswapper og implisitt funding spread fra markedet.

## NOTE 14 Finansielle eiendeler og forpliktelser

Beløp i MNOK

### FINANSIELLE EIENDELER

#### Klassifisering

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

#### Finansielle eiendeler til virkelig verdi med verdiendringer over resultat

Finansielle eiendeler til virkelig verdi med verdiendring over resultat består av finansielle derivater med positiv markedsverdi. Eiendeler i denne kategorien klassifiseres som omløpsmidler hvis de forventes å bli realisert innen 12 måneder etter balansedagen.

#### Amortisert kost

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

Den finansielle eiendelen holdes innenfor en forretningsmodell med den hensikt å motta kontraktmessige kontantstrømmer, og de finansielle eiendelenes kontraktsmessige vilkårne 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. Konsernet har historisk lite tap på kundefordringer.

### DERIVATER OG SIKRING

Derivater balanseføres til virkelig verdi på det tidspunkt derivatkontrakten inngås, og deretter løpende til virkelig verdi. Regnskapsføringen av tilhørende gevinster og tap avhenger av hvorvidt derivatet er utpekt som et sikringsinstrument, og hvis dette er tilfelle, typen av sikring.

Konsernet klassifiserer derivater som inngår i en sikring som enten

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

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

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

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

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

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

#### Virkelig verdi sikring

Endringer i virkelig verdi på derivater som øremerkes og kvalifiserer for virkelig verdisikring og som er effektive, føres over resultatregnskapet sammen med endringer i virkelig verdi knyttet til den sikrede risikoen på den tilhørende sikrede eiendel eller forpliktelse. Virkelig verdi sikring benyttes kun til sikring av fastrentelån. Gevinsten eller tapet knyttet til den effektive del av rentebytteavtaler som sikrer fastrentelån resultatføres under



«Finanskostnader». Gevinst eller tap knyttet til den ineffektive del resultatføres som «Verdiendringer og andre tap/gevinster – netto». Endringer i virkelig verdi på det sikrede fastrentelånet som kan henføres til sikret renterisiko resultatføres under «Finanskostnader».

#### Kontantstrømsikring

Den effektive delen av endring i virkelig verdi på derivater som designeres og kvalifiseres som kontantstrømsikring, regnskapsføres direkte i utvidet resultat. Tap og fortjeneste på den ineffektive delen resultatføres som «Finanskostnader» netto.

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

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

## FINANSIELLE FORPLIKTELSE

Kategorier for finansielle instrumenter i balansen:

AVINOR AS

	AMORTISERT KOST	VIRKELIG VERDI MED VERDI- ENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	SUM
<b>Per 31. desember 2019</b>				
<b>Eiendeler</b>				
Konserninterne fordringer	254,9	0,0	0,0	254,9
Derivater	0,0	0,0	1 751,1	1 751,1
Andre finansielle anleggsmidler	97,9	0,0	0,0	97,9
Kundefordringer	1 003,2	0,0	0,0	1 003,2
Andre fordringer	257,2	0,0	0,0	257,2
Bankinnskudd, kontanter og lignende	1 040,0	0,0	0,0	1 040,0
<b>Sum</b>	<b>2 653,2</b>	<b>0,0</b>	<b>1 751,1</b>	<b>4 404,3</b>

	VIRKELIG VERDI MED VERDI- ENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	AMORTISERT KOST	SUM
<b>Forpliktelse</b>				
Lån fra Staten	0,0	0,0	1 194,2	1 194,2
Konsernintern gjeld	0,0	0,0	1 198,0	1 198,0
Derivater	2,3	0,0	0,0	2,3
Annen langsiktig gjeld	0,0	0,0	17 667,1	17 667,1
Leieforpliktelse	562,2	0,0	0,0	562,2
Leverandørgjeld og annen gjeld	0,0	0,0	2 067,8	2 067,8
<b>Sum</b>	<b>564,5</b>	<b>0,0</b>	<b>22 127,1</b>	<b>22 691,6</b>

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

#### Finansielle forpliktelse til virkelig verdi med verdiendringer over resultat

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

#### Amortisert kost

Finansielle forpliktelse til amortisert kost er finansielle forpliktelse som har fastsatte betalinger, bortsett fra derivater. Disse finansielle forpliktelse omsettes ikke i at aktivt marked. Forpliktelse balanseføres til virkelig verdi på det tidspunkt forpliktelse 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.

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

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

## AVINOR KONSERN

	AMORTISERT KOST	VIRKELIG VERDI MED VERDI- ENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	SUM
<b>Per 31. desember 2019</b>				
<b>Eiendeler</b>				
Derivater	0,0	4,2	1 751,1	1 755,3
Andre finansielle anleggsmidler	99,0	0,0	0,0	99,0
Kundefordringer	1 215,7	0,0	0,0	1 215,7
Andre fordringer	276,9	0,0	0,0	276,9
Bankinnskudd, kontanter og lignende	1 059,1	0,0	0,0	1 059,1
<b>Sum</b>	<b>2 650,7</b>	<b>4,2</b>	<b>1 751,1</b>	<b>4 406,0</b>

	VIRKELIG VERDI MED VERDI- ENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	AMORTISERT KOST	SUM
<b>Forpliktelseser</b>				
Lån fra Staten	0,0	0,0	1 194,2	1 194,2
Derivater	2,3	0,0	0,0	2,3
Annen langsiktig gjeld	0,0	0,0	17 667,1	17 667,1
Leieforpliktelseser	492,2	0,0	0,0	492,2
Leverandørgjeld og annen gjeld	0,0	0,0	2 291,8	2 291,8
<b>Sum</b>	<b>494,5</b>	<b>0,0</b>	<b>21 153,1</b>	<b>21 647,6</b>

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

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

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

#### DERIVATER

	AVINOR AS			AVINOR KONSERN		
	2019	2018	ENDRING	2019	2018	ENDRING
<b>Eiendeler</b>						
Renteswapper - kontantstrømsikring	1 498,0	1 283,3	214,7	1 498,0	1 283,3	214,7
Renteswapper - virkelig verdi sikring	253,1	222,9	30,2	253,1	222,9	30,2
Valutaterminkontrakter	0,0	0,1	-0,1	4,2	0,1	4,1
Energikontrakter	0,0	53,4	-53,4	0,0	53,4	-53,4
<b>Sum</b>	<b>1 751,1</b>	<b>1 559,7</b>	<b>191,4</b>	<b>1 755,3</b>	<b>1 559,7</b>	<b>195,6</b>
<b>Gjeld</b>						
Renteswapper - kontantstrømsikring	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Valutaterminkontrakter	0,0	0,0	0,0	0,0	6,2	-6,2
Energikontrakter	2,3	0,0	2,3	2,3	0,0	2,3
<b>Sum</b>	<b>2,3</b>	<b>0,0</b>	<b>2,3</b>	<b>2,3</b>	<b>6,2</b>	<b>-3,9</b>
<b>Netto endring</b>			<b>189,1</b>			<b>199,5</b>

#### Spesifikasjon av netto endring:

Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto (se note 8)	-55,7	-45,4
Renteswapper - ført i utvidet resultat	251,3	251,3
Valuta-/verdiendring renteswapper	-6,4	-6,4

## AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	VIRKELIG VERDI	ENDRING 2019	UTVIDET RESULTAT	AKKUMULERTVERDI I EGENKAPITAL
<b>Per 31. desember 2019</b>				
<b>Derivater <sup>1)</sup></b>				
Renteswapper - kontantstrømsikring	1 498,0	214,7	250,8	247,7
Renteswapper - virkelig verdi sikring	253,1	30,2	0,5	-3,6
<b>Sum</b>	<b>1 751,1</b>	<b>244,9</b>	<b>251,3</b>	<b>244,1</b>

	VIRKELIG VERDI	ENDRING 2018	UTVIDET RESULTAT	AKKUMULERTVERDI I EGENKAPITAL
<b>Per 31. desember 2018</b>				
<b>Derivater <sup>1)</sup></b>				
Renteswapper - kontantstrømsikring	1 283,3	256,6	186,1	52,1
Renteswapper - virkelig verdi sikring	222,9	33,9	0,2	-4,1
<b>Sum</b>	<b>1 506,2</b>	<b>290,5</b>	<b>186,3</b>	<b>48,0</b>

1) Egen linje under finansielle eiendeler i balansen

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

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

Andre valutatermin- og energikontraktene defineres ikke som regnskapsmessig sikringsinstrument og er klassifisert som kortsiktig eiendel og/eller forpliktelse.

Renteswappene er definert som regnskapsmessig sikringsinstrument og den virkelige verdien av sikringsinstrumentet er klassifisert som langsiktig eiendel eller forpliktelse hvis gjenværende løpetid på sikringsobjektet er mer enn 12 måneder og som kortsiktig eiendel eller forpliktelse hvis gjenværende løpetid på sikringsobjektet er mindre enn 12 måneder. Den ineffektive andelen av sikringen resultatføres.

Renteswappene har løpetid mellom 1,2 og 7,1 år per 31.12.2019 (2,2 og 8,1 år per 31.12.2018).

Nominelt beløp på utestående valutaterminkontrakter per 31. desember 2019 er MNOK 151 (2018: MNOK 203).

Nominelt beløp på utestående energikontrakter per 31. desember 2019 er MNOK 107 (2018: MNOK 162).

Den nominelle hovedstolen på utestående renteswapper per 31. desember 2019 var MNOK 9.459 (2018: MNOK 9.459). Per 31. desember 2019 varierte den faste renten fra 1,11 prosent til 4,62 prosent (2018: 1,11 prosent til 4,58 prosent). Den flytende rentesatsen var NIBOR og fast Euro rente.

Gevinst og tap ført i utvidet resultat (note 15) på renteswapper per 31. desember 2019 vil kontinuerlig reversere i resultatregnskapet inntil banklånene er tilbakebetalt.

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

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
<b>Andre finansielle anleggsmidler</b>				
Andre langsiktige fordringer	97,9	87,2	99,0	88,3
<b>Sum</b>	<b>97,9</b>	<b>87,2</b>	<b>99,0</b>	<b>88,3</b>

Andre langsiktige fordringer er ikke-derivate finansielle eiendeler med fastsatte betalinger som ikke omsettes i et aktivt marked. Virkelig verdi av andre finansielle anleggsmidler er i all vesentlighet lik bokført verdi.

## KUNDEFORDRINGER, ANDRE KORTSIKTIGE FORDRINGER

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

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
<b>Kundefordringer</b>				
Kundefordringer	1 004,0	911,3	1 223,7	1 149,7
Nedskrivning for sannsynlig tap på kundefordringer	-0,8	-12,1	-7,9	-19,1
Bokført verdi kundefordringer	1 003,2	899,2	1 215,8	1 130,6
Årets konstaterte tap på kundefordringer	1,4	7,9	1,4	7,9

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

Tap på kundefordringer er klassifisert som andre driftskostnader i resultatregnskapet.

### ENDRINGEN I AVSETNING FOR TAP ER SOM FØLGER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
<b>IB</b>	12,1	8,3	19,1	9,4
Årets avsetning til sannsynlig tap på krav	0,8	12,1	7,9	19,1
Årets konstaterte tap	-1,4	-7,9	-1,4	-7,9
Reversert tidligere avsetning	-10,7	-0,4	-17,7	-1,5
<b>UB</b>	0,8	12,1	7,9	19,1

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

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

	SUM	IKKE FORFALT	<30 D	30-60D	60-90D	>90D
2019	1 004,0	969,1	30,9	2,1	0,4	1,5
2018	911,3	753,5	121,5	5,4	10,5	20,4

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

	SUM	IKKE FORFALT	<30 D	30-60D	60-90D	>90D
2019	1 223,7	1 180,9	31,2	2,4	0,5	8,7
2018	1 149,7	991,7	121,6	5,4	10,6	20,4



## SPESIFIKASJON AV KORTSIKTIGE FORDRINGER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
<b>Kortsiktige fordringer</b>				
Kundefordringer	1 003,2	899,2	1 215,8	1 130,6
Konserninterne fordringer	104,9	186,6	0,0	0,0
Påløpne ikke fakturerte inntekter	199,4	199,0	209,5	199,7
Forskuddsbetalte driftskostnader	60,4	40,5	80,2	42,5
Andre kortsiktige fordringer	57,8	31,3	67,4	45,9
<b>Sum kortsiktige fordringer</b>	<b>1 425,7</b>	<b>1 356,6</b>	<b>1 572,9</b>	<b>1 418,7</b>

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

## REGNSKAPSFØRT VERDI AV KUNDEFORDRINGER OG ANDRE FORDRINGER I UTENLANDSK VALUTA ER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
Euro	0,0	0,0	92,1	98,9
<b>Sum</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>92,1</b>	<b>98,9</b>

## KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER

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

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
Kontanter og bankinnskudd	1 040,0	1 721,6	1 059,1	1 739,8
Kortsiktig plassering i bank	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Sum</b>	<b>1 040,0</b>	<b>1 721,6</b>	<b>1 059,1</b>	<b>1 739,8</b>

I kontantstrømsoppstillingen omfatter kontanter og kontantekvivalenter følgende:

Kontanter og kontantekvivalenter	1 040,0	1 721,6	1 059,1	1 739,8
Kassekreditt	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Sum</b>	<b>1 040,0</b>	<b>1 721,6</b>	<b>1 059,1</b>	<b>1 739,8</b>

Avinor AS har en trekkfasilitet på MNOK 4.000 og en trekkrettighet på MNOK 600 i bank.

## Konsernkontosystemet

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

## LÅN

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

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
<b>Langsiktige lån og leieforpliktelser</b>				
Statslån	1 194,2	1 638,6	1 194,2	1 638,6
Obligasjonslån	12 893,9	13 350,3	12 893,9	13 350,3
Banklån	4 773,2	5 220,3	4 773,2	5 220,3
Leieforpliktelser	497,9	0,0	435,5	0,0
Sum langsiktig	19 359,2	20 209,2	19 296,8	20 209,2
<b>Kortsiktige lån og leieforpliktelser</b>				
Sertifikatlån	600,0	0,0	600,0	0,0
1. års avdrag langsiktig gjeld	1 341,5	1 531,5	1 341,5	1 531,5
Leieforpliktelser	64,3	0,0	56,7	0,0
Sum kortsiktig	2 005,8	1 531,5	1 998,2	1 531,5
Sum kortsiktig og langsiktig lån og leieforpliktelser	21 365,0	21 740,7	21 295,0	21 740,7

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
<b>Lånebevegelser</b>				
Balanseført verdi 01.01	21 740,7	22 215,7	21 740,7	22 811,4
Balanseført verdi 01.01 - leieforpliktelser - nytt regnskapsprinsipp, se note 12	596,2	0,0	496,7	0,0
Nedbetaling av langsiktig lån	-1 531,5	-579,0	-1 531,5	-1 174,7
Nedbetaling av leieforpliktelser	-48,7	0,0	-41,1	0,0
Andre endringer leieforpliktelser	14,7	0,0	36,6	0,0
Netto opptak/nedbetaling av kortsiktig lån (sertifikatlån)	600,0	0,0	600,0	0,0
Valuta-/ verdiendring lån	-6,5	103,9	-6,5	103,9
Balanseført verdi 31.12	21 365,0	21 740,7	21 295,0	21 740,7

OPPLYSNINGER OM STATSLÅN, LÅN FRA BANKER	VALUTA	EFFEKTIV RENTE
Statslån	NOK	1,43 %
Obligasjonslån, inkl sertifikatlån	NOK/EUR	3,31 %
Banklån	NOK	3,35 %

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

AVDRAGSPROFIL LÅN	2021	2022	2023	2024	2025	DERETTER	SUM
Statslån	444,4	444,4	249,6	55,9	0,0	0,0	1 194,2
Obligasjonslån	2 958,9	0,0	0,0	0,0	3 003,2	6 931,8	12 893,9
Banklån	447,1	447,1	527,1	527,1	527,1	2 297,7	4 773,2

### Statslån

Lånet er delt inn i seks like store gjeldsbrev med forskjellig rentevilkår. Gjeldsbrev en til fem har en rente lik statens utlånsrente til forvaltningsbedrifter (gjennomsnittlig rente på fem års statsobligasjoner i perioden 1.10 – 30.9) med tillegg av 30 rentepunkter. Renten på ett av disse gjeldsbrevene fornyes hvert år. Alle rentene betales etterskuddsvis per 31. desember. Lånet skulle opprinnelig nedbetales over 20 år fra og med år 2002. Løpetiden på lånet er senere forlenget slik at siste forfall er 2024. Første avdrag ble betalt 30. juni 2002.

### Obligasjonslån

Utestående obligasjonslån per 31.12.2019 fordeler seg som følger:

- Lån pålydende MNOK 450, forfall 8. mai 2020, rente 3,75 prosent
- Lån pålydende MNOK 2 000, forfall 8. mai 2028, rente 4,45 prosent
- Lån pålydende MEUR 300, forfall 20. mars 2021, rente 1,75 prosent
- Lån pålydende MEUR 300, forfall 29. april 2025, rente 1,00 prosent
- Lån pålydende MEUR 500, forfall 9. februar 2027, rente 1,25 prosent

### Banklån

Utestående banklån i Avinor AS per 31.12.2019 fordeler seg som følger:

- Lån pålydende MNOK 1 500 i Den Nordiske Investeringsbank (NIB), utbetalt i desember 2011 med 20 års løpetid og 8 års avdragsfrihet.
- Lån pålydende MNOK 1 525,3 i Den Europeiske Investeringsbanken (EIB), utbetalt i juni 2012 med 16 års løpetid og 4,5 års avdragsfrihet.
- Lån pålydende MNOK 1 000 i NIB, utbetalt i november 2015 med 20 års løpetid og 8 års avdragsfrihet.
- Lån pålydende MNOK 1 899,9 i EIB, utbetalt i april 2016 med 12 års løpetid og 3 års avdragsfrihet.

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

### Sertifikatlån

Avinor AS har i 2019 tatt opp et sertifikatlån på MNOK 600,0 med forfall 20. mars 2020.

### Trekkrettighet

Konsernet har utnyttet trekkrettighet i bank på MNOK 4 000 til flytende rente, med utløp i 2024.

Videre har konsernet utnyttet trekkrettighet i bank på MNOK 600 til flytende rente under gjeldende hovedbankavtale.

**NOTE 15** Annen egenkapital ikke resultatført

Beløp i MNOK

## AVINOR AS

	PENSJONER	SIKRING	SUM
Balansført verdi 01.01.2018	-622,2	-96,0	-718,1
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-485,6	0,0	-485,6
Skatteeffekt	111,7	0,0	111,7
Verdiendring kontantstrømsikring	0,0	186,3	186,3
Skatteeffekt	0,0	-42,9	-42,9
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	-12,9	0,6	-12,3
Balansført verdi 31.12.2018	-1 009,0	48,0	-960,9
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	378,5	0,0	378,5
Skatteeffekt	-83,3	0,0	-83,3
Verdiendring kontantstrømsikring	0,0	251,3	251,3
Skatteeffekt	0,0	-55,3	-55,3
Balansført verdi 31.12.2019	-713,8	244,0	-469,7

## AVINOR KONSERN

	PENSJONER	SIKRING	SUM
Balansført verdi 01.01.2018	-1 021,6	-115,8	-1 137,6
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-666,3	0,0	-666,3
Skatteeffekt	152,9	0,0	152,9
Verdiendring kontantstrømsikring	0,0	211,9	211,9
Skatteeffekt	0,0	-48,7	-48,7
Endring skattesats, effekt utsatt skattefordel/-forpliktelse	-20,2	0,6	-19,6
Balansført verdi 31.12.2018	-1 555,2	48,0	-1 507,4
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	544,6	0,0	544,6
Skatteeffekt	-119,8	0,0	-119,8
Verdiendring kontantstrømsikring	0,0	251,3	251,3
Skatteeffekt	0,0	-55,3	-55,3
Balansført verdi 31.12.2019	-1 130,4	244,0	-886,6

## NOTE 16 Pensjoner

Beløp i MNOK

Selskapet og konsernet er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon. 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 er det innført innskuddsbasert alderspensjon etter Lov om innskuddspensjoner med frivillig/tvungen overgang for forskjellige deler av konsernet. Selskapet og konsernet har fra 2019 følgelig to hovedordninger for pensjoner.

### YTELSEPENSJON I STATENS PENSJONSKASSE (SPK)

Konsernets ytelsesbaserte pensjonsordninger er finansiert gjennom innbetalinger til Statens Pensjonskasse (SPK), fastsatt basert på periodiske aktuarberegninger. 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 henførbare til tidligere tjenester innebærer en planendring som er en kostnad ved tidligere perioders pensjonsopptjening. Negativ kostnad oppstår når ytelsene endres slik at nåverdien av den ytelsesbaserte pensjonsordningen reduseres. Planendringer føres i resultatregnskapet etthvert som endringene gjennomføres.

### Pensjonsmidler

Pensjonsordningen er ikke direkte fondsbasert. Utbetalingen av pensjoner er garantert av den norske stat (pensjonslovens §1). Det blir simulert en forvaltning av tildelte pensjonsmidler («fiktivt fond») som om disse midlene er plassert i langsiktige statsobligasjoner. Ca 15 prosent av pensjonsmidlene i Avinor Flysikring AS og ca 10 prosent av pensjonsmidlene i Avinor AS er simulert som om midlere var plassert i Statens Pensjonsfond Utland. Pensjonsordningen kan ikke flyttes på samme måte som en privat pensjonsordning og det forutsettes at pensjonsordningen videreføres i SPK. I simulering legges det til grunn at obligasjonene holdes til tidspunkt for utløp. Pensjonsmidlene verdsettes derfor til pålydende pluss avkastning.

### Netto pensjonsforpliktelse

Netto pensjonsforpliktelse er fastsatt basert på aktuarberegninger som bygger på forutsetninger blant annet knyttet til diskonteringsrente, fremtidig lønnsvekst, pensjonsreguleringer, samt demografiske forhold om uførhet og dødelighet. Forutsetningene fastsettes basert på observerbare markedspriser og historisk utvikling i selskapet og samfunnet for øvrig. Endringer i forutsetningene vil ha betydelige effekter på den beregnede pensjonsforpliktelse-/kostnad.

### INNSKUDDSPENSJON

En innskuddsordning er en ordning hvor arbeidsgiver forplikter seg til å innbetale en avtalt premie til ordningen og hvor premiebetalingene kostnadsføres løpende. Innskuddet utgjør en prosent av lønn fra første krone til 12 G. Arbeidsgiver har ingen forpliktelser utover de løpende innskuddene.

### Ytelsespensjon

Pensjonsordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse (Pensjonsloven). Ytelsene er alders-, uføre-, ektefelle og barnpensjon. Alderspensjonen inkluderer særalderspensjon for enkelte yrkesgrupper. I tillegg gjelder eventuelt beregningen for ytelser fra 62 år etter Avtalefestet Pensjon (AFP) for statlig sektor. Pensjonsopptjeningen etter regelverket gjeldende fram til 01.01.2020 ble samordnet med folketrygden og eventuell tidligere opptjent rettighet fra offentlig ordning. Bruttopenisjonene opptjent etter gammelt regelverk har vært garantert uavhengig av folketrygdens ytelser (bruttogarantien).

Ny lov om offentlig tjenstepensjon, med ikrafttredelse 1. januar 2020, ble vedtatt av Stortinget i juni 2019. Pensjonsopptjeningen i den nye ordningen utgjør en prosentandel av inntekten opp til 12 G. Det innebærer at bruttogarantien faller bort i det nye regelverket og at pensjonen beregnes uavhengig av folketrygden. Nytt regelverk for samordning mellom offentlige tjenstepensjonen og regler for folketrygden er vedtatt og implementert i regnskapet for 2019. Endringene er reflektert som en planendring i regnskapet for 2019 og har medført en positiv resultat effekt på MNOK 33,0 i konsern og MNOK 181,4 i mor.

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 21.

Det ble med virkning fra 1. januar 2018 innført nye regler som medfører at betalingsplikten for reguleringspremie for oppsatte rettigheter overføres fra staten til den enkelte virksomhet.

Positivt estimatavvik i 2019 (MNOK 544,6 i konsern og MNOK 378,5 i mor) skyldes endring i de økonomiske og aktuarielle forutsetningene.



### Overgang til innskuddspensjon inkludert andre ytelser til ansatte som inngår i ordningen

Som følge av lukkingen av den offentlige pensjonsordningen og overgang til privat pensjonsordning, er det etablert en ny ordning knyttet til særalderpensjon. I tillegg vil konsernet fra 1. januar 2019 være tilsluttet ordningen for privat AFP for de ansatte som har gått over til ny pensjonsordning. Endringene knyttet til særalder og AFP er reflektert som en planendring i regnskapet for 2019 og har medført en positiv resultat effekt på MNOK 53,6 i konsern og MNOK 63,2 i mor.

### Nærmere om ordningen for privat AFP

Konsernet vil fra 1. januar 2019 være tilsluttet ordningen for privat AFP, som er en kollektiv pensjonsordning for tariffestet sektor i Norge. AFP-ordningen er basert på et trepartsamarbeid mellom arbeidsgiverorganisasjoner, arbeidstakerorganisasjoner

og staten. Staten dekker en tredjedel av pensjonsutgiftene til AFP, mens tilsluttede foretak dekker to tredjedeler.

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

Det foreligger en betydelig underdekning i ordningen. I tillegg er selskaper som deltar i AFP-ordningen solidarisk ansvarlig for to tredjedeler av fremtidige pensjonsutbetalinger. Det forventes derfor en økning av premiene til ordningen fremover. Premien for 2020 vil være 2,5 prosent av et lønnsgrunnlag som er nærmere definert i ordningens vedtekter.

### Pensjonskostnad

Årets pensjonskostnad er beregnet som følger:

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
Kostnader ved inneværende periodes innskuddspensjoner og privat AFP	49,3	0,0	138,4	0,0
Kostnader ved inneværende periodes pensjonsopptjening	181,9	265,3	241,8	449,7
Planendring inkl avkorting/oppgjør	-214,4	0,0	-75,9	-113,0
Rentekostnad	145,5	136,9	247,5	229,3
Avkastning på pensjonsmidlene	-97,3	-93,5	-154,4	-151,4
Ansattes 2 prosent innskudd	-19,3	-28,4	-22,3	-47,3
Administrasjonskostnader	4,4	4,0	5,3	6,7
Arbeidsgiveravgift	-0,6	43,9	45,9	74,8
Årets pensjonskostnad (note 5, 8)	49,5	328,2	426,4	448,8

### Netto pensjonsforpliktelse ytelsespensjon

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

ALDER	FORVENTET LEVEALDER		DØDSSANNSYNLIGHET		UFØRESANNSYNLIGHET	
	MANN	KVINNE	MANN	KVINNE	MANN	KVINNE
20	81	85	0,023 %	0,009 %	0,115 %	0,172 %
40	82	86	0,058 %	0,034 %	0,264 %	0,524 %
60	84	87	0,428 %	0,288 %	1,406 %	2,404 %
80	89	91	4,304 %	2,947 %	IA	IA

## Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler:

## AVINOR AS

	SIKRET	USIKRET	2019 SUM	SIKRET	USIKRET	2018 SUM
<b>Endring brutto pensjonsforpliktelse:</b>						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	6 431,7	28,7	<b>6 460,4</b>	5 817,8	27,6	5 845,4
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptj.	178,0	8,4	<b>186,3</b>	268,2	1,1	269,3
Planendringer inkl avkorting/oppgjør	-214,4	0,0	<b>-214,4</b>	0,0	0,0	0,0
Rentekostnad	145,2	0,3	<b>145,5</b>	136,9	0,0	136,9
Aktuariell gevinster og tap	-336,7	-6,0	<b>-342,7</b>	371,5	0,0	371,5
Utbetaling pensjon	-185,5	-2,3	<b>-187,8</b>	-162,7	0,0	-162,7
<b>Brutto pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>6 018,2</b>	<b>29,2</b>	<b>6 047,4</b>	<b>6 431,7</b>	<b>28,7</b>	<b>6 460,4</b>
<b>Endringer brutto pensjonsmidler:</b>						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	4 012,1	0,0	<b>4 012,1</b>	3 853,0	0,0	3 853,0
Avkastning på pensjonsmidler	97,3	0,0	<b>97,3</b>	93,5	0,0	93,5
Premieinnbetalinger	358,9	0,0	<b>358,9</b>	282,4	0,0	282,4
Aktuarielle gevinster og tap	-11,0	0,0	<b>-11,0</b>	-54,1	0,0	-54,1
Utbetaling av pensjoner	-185,5	0,0	<b>-185,5</b>	-162,7	0,0	-162,7
<b>Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12</b>	<b>4 271,8</b>	<b>0,0</b>	<b>4 271,8</b>	<b>4 012,1</b>	<b>0,0</b>	<b>4 012,1</b>
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>1 746,4</b>	<b>29,2</b>	<b>1 775,5</b>	<b>2 419,6</b>	<b>28,7</b>	<b>2 448,3</b>
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	235,3	9,8	<b>245,2</b>	341,1	0,0	341,1
<b>Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>1 981,7</b>	<b>39,0</b>	<b>2 020,7</b>	<b>2 760,7</b>	<b>28,7</b>	<b>2 789,4</b>
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	72,9	0,0	<b>72,9</b>	69,6	0,0	69,6
Forventet premiebetaling neste år	306,2	0,0	<b>306,2</b>	245,4	0,0	245,4
Forventet utbetaling neste år	-186,8	0,0	<b>-186,8</b>	-175,0	0,0	-175,0

## AVINOR KONSERN

	SIKRET	USIKRET	2019 SUM	SIKRET	USIKRET	2018 SUM
<b>Endring brutto pensjonsforpliktelse:</b>						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	10 358,2	286,8	<b>10 645,0</b>	9 706,7	28,1	9 734,8
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptj.	221,8	25,4	<b>247,1</b>	455,1	1,3	456,4
Planendring inkl avkorting/oppgjør	-171,8	95,9	<b>-75,9</b>	-370,4	257,4	-113,0
Rentekostnad	240,7	6,8	<b>247,5</b>	229,3	0,0	229,3
Aktuariell gevinster og tap	-527,9	-6,6	<b>-534,4</b>	542,3	0,0	542,3
Utbetaling pensjon/fripoliser	-240,6	-2,3	<b>-242,9</b>	-204,8	0,0	-204,8
<b>Brutto pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>9 880,3</b>	<b>406,2</b>	<b>10 286,4</b>	<b>10 358,2</b>	<b>286,8</b>	<b>10 645,0</b>
<b>Endringer brutto pensjonsmidler:</b>						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	6 578,3	0,0	<b>6 578,3</b>	6 195,4	0,0	6 195,4
Avkastning på pensjonsmidler	154,4	0,0	<b>154,4</b>	151,4	0,0	151,4
Premieinnbetalinger	358,1	0,0	<b>358,1</b>	478,7	0,0	478,7
Aktuariell gevinster og tap	-52,3	0,0	<b>-52,3</b>	-42,4	0,0	-42,4
Utbetaling av pensjoner/fripoliser	-240,6	0,0	<b>-240,6</b>	-204,8	0,0	-204,8
<b>Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12</b>	<b>6 797,8</b>	<b>0,0</b>	<b>6 797,8</b>	<b>6 578,3</b>	<b>0,0</b>	<b>6 578,3</b>
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>3 082,5</b>	<b>406,2</b>	<b>3 488,7</b>	<b>3 779,9</b>	<b>286,8</b>	<b>4 066,7</b>
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	431,6	52,5	<b>484,1</b>	530,3	36,3	566,6
<b>Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>3 514,1</b>	<b>458,7</b>	<b>3 972,8</b>	<b>4 310,2</b>	<b>323,1</b>	<b>4 633,4</b>
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	108,9	0,0	<b>108,9</b>	121,6	0,0	121,6
Forventet premiebetaling neste år	423,2	0,0	<b>423,2</b>	251,5	0,0	251,5
Forventet utbetaling neste år	-247,3	0,0	<b>-247,3</b>	-217,9	0,0	-217,9

## Endringer i forpliktelsen:

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
Netto pensjonsforpliktelse 1.1	2 448,3	1 992,4	4 066,7	3 539,4
Resultatført pensjonskostnad (ekskl. pensjonstrekk)	20,1	312,7	264,4	421,3
Premiebetalinger (ekskl adm kostnader)	-363,3	-286,4	-363,3	-485,4
Administrasjonskostnader	4,4	4,0	5,3	6,7
Utbetaling - usikrede ordninger	-2,3	0,0	-2,3	0,0
Estimatavvik mot utvidet resultat	-331,7	425,6	-482,1	584,7
Gevinst ved realisasjon	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Netto pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>1 775,5</b>	<b>2 448,3</b>	<b>3 488,7</b>	<b>4 066,7</b>
<b>Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse:</b>				
Estimatavvik	-331,7	425,6	-482,1	584,7
Arbeidsgiveravgift på avvik	-46,8	60,0	-62,5	81,6
<b>Sum aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse</b>	<b>-378,5</b>	<b>485,6</b>	<b>-544,6</b>	<b>666,3</b>

Ved beregning av pensjonskostnad og netto pensjonsforpliktelse er en rekke forutsetninger lagt til grunn. Diskonteringsrenten er fastsatt basert på markedet for obligasjoner med fortrinnsrett (OMF).

Den veide gjennomsnittlige durasjon på pensjonsforpliktelsen er 24 år for konsern og 21 år for Avinor AS. Lønnsøkning og pensjonsregulering er basert på siste oppdaterte veiledning fra Norsk Regnskapsstiftelse.

	2019	2018
Diskonteringsrente	2,30 %	2,60 %
Lønnsvekst i prosent	2,25 %	2,75 %
Pensjonsregulering i prosent	1,25 %	1,75 %
AFP-uttak	15,00 %	15,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate under 50	3,00 %	3,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate over 50	0,20 %	0,20 %

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

## Premiefastsettelse ytelse

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

## Sensitiviteter til pensjonsforpliktelsen

	2019		2018	
	+1	-1	+1	-1
ENDRING FORPLIKTELSE SOM FØLGE AV ETT PROSENTPOENG ENDRING I FORUTSETNINGER				
Diskonteringsrente	-1 737	2 318	-1 879	2 535
Lønnsvekst	401	-367	970	-1 125
Pensjonsregulering	1 863	-1 445	1 001	-1 167

**NOTE 17** Annen avsetning for forpliktelser

Beløp i MNOK

**AVSETNINGER**

En avsetning regnskapsføres når konsernet har en forpliktelse (rettslig eller selvpålagt) som følge av en tidligere hendelse, der det er sannsynlig (mer sannsynlig enn ikke) at det vil skje et økonomisk oppgjør som følge av denne forpliktelsen og beløpets størrelse kan måles pålitelig. Hvis effekten er betydelig, beregnes avsetningen ved å nediskontere forventede fremtidige kontantstrømmer med en diskonteringsrente før skatt som reflekterer markedets prissetting av tidsverdien av penger og, hvis relevant, risikoer spesifikt knyttet til forpliktelsen.

## AVINOR AS

	SLUTTAVTALER	MILJØ	ANNET	SUM
Balanse 1. januar 2018	3,3	182,3	1,8	187,3
Avsatt	0,0	0,0	0,1	0,1
Reversert	-2,1	0,0	0,0	-2,1
Benyttet	-1,2	-15,5	-0,7	-17,4
Balanse 1. januar 2019	0,0	166,8	1,2	168,1
Avsatt	27,0	871,2	0,0	898,2
Reversert	0,0	0,0	0,0	0,0
Benyttet	0,0	-10,7	-0,5	-11,2
Balanse 31. desember 2019	27,0	1 027,3	0,7	1 054,9

## AVINOR KONSERN

	SLUTTAVTALER	MILJØ	ANNET	SUM
Balanse 1. januar 2018	15,1	184,4	1,8	201,3
Avsatt	10,4	0,0	0,1	10,5
Reversert	-2,1	0,0	0,0	-2,1
Benyttet	-9,5	-15,5	-0,7	-25,7
Balanse 1. januar 2019	13,9	168,9	1,2	184,1
Avsatt	69,1	871,2	0,0	940,3
Reversert	0,0	0,0	0,0	0,0
Benyttet	-8,8	-10,7	-0,5	-20,0
Balanse 31. desember 2019	74,2	1 029,4	0,7	1 104,3

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

**Sluttavtale flygeledere**

Det er inngått avtale med enkeltpersoner om 72 prosent av normal lønn i perioden 60 – 62 år. Etter det vil de gå over i ordinære pensjonsordninger.

**Andre sluttavtaler**

Dette omfatter frivillige sluttpakker i samsvar med konsernets omstillingspolicy.

**Miljø**

Det er avsatt for undersøkelser og kartlegging, samt håndtering av forurenset grunn. Se for øvrig note 21.

**NOTE 18** Annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
Feriepenger	184,5	180,3	311,5	307,2
Forskudd fra kunder	164,1	135,4	183,0	161,4
Lønn og sosiale kostnader	53,7	57,9	98,0	92,0
Periodisering drifts- og investeringskostnader	315,8	380,0	362,4	428,9
Konsernintern gjeld	1 198,0	1 280,9	0,0	0,0
Øvrig kortsiktig gjeld	367,7	413,5	370,5	416,5
<b>Sum</b>	<b>2 283,8</b>	<b>2 448,1</b>	<b>1 325,4</b>	<b>1 406,0</b>

**NOTE 19** Datterselskaper

Beløp i MNOK

**KONSERN**

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

Avinor AS eier per 31. desember 2019 alle datterselskaper 100 prosent.

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

**MORSELSKAP**

Aksjer i datterselskap balanseføres på transaksjonstidspunktet til kostpris og klassifiseres som langsiktige. Aksjene vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi.

Følgende datterselskaper er inkludert i det konsoliderte regnskapet for 2019:

DIREKTE EIDE DS	HJEMLAND	FORRETNINGS-KONTOR	HOVED-VIRKSOMHET	EIER-/STEMMEANDEL	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2019	RESULTAT 2019
Svalbard Lufthavn AS	Norge	Longyearbyen	Flyplassdrift	100 %	104,3	154,5	13,3
Avinor Flysikring AS	Norge	Oslo	Flysikringsstj.	100 %	367,2	357,5	-77,3
Avinor Utvikling AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	670,0	1 113,2	7,4
Sjømatterminalen AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	21,5	20,0	-0,7
<b>Sum</b>					<b>1 163,0</b>	<b>1 645,2</b>	<b>-57,3</b>

INDIREKTE EIDE DS	HJEMLAND	FORRETNINGS-KONTOR	HOVED-VIRKSOMHET	EIER-/STEMMEANDEL	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2019	RESULTAT 2019
Flesland Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	108,0	156,4	8,6
Værnes Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	132,8	115,5	6,4
Sola Hotel Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	86,7	129,2	10,5
Hell Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	24,6	19,1	0,3
Hotell Østre AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	171,2	299,1	34,1
Flyporten AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	61,7	108,2	12,5
<b>Sum</b>					<b>585,1</b>	<b>827,5</b>	<b>72,4</b>



Følgende datterselskaper er inkludert i det konsoliderte regnskapet for 2018:

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

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

## NOTE 20 Aksjekapital, aksjonærinformasjon, utbytte og resultat

Beløp i MNOK

### AKSJEKAPITAL OG OVERKURS

Ordinære aksjer klassifiseres som egenkapital.

### UTBYTTE

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

	ANTALL AKSJER	PÅLYDENDE	AKSJEKAPITAL
Ordinære aksjer	540 010	0,01	5 400,1
<b>Sum</b>	<b>540 010</b>	<b>0,01</b>	<b>5 400,1</b>

Selskapet har betalt ut følgende utbytte på ordinære aksjer:

	2019	2018
NOK 462,3 per aksje i 2017	0,0	249,7
NOK 1083,1 per aksje i 2018	584,9	0,0
<b>Sum</b>	<b>584,9</b>	<b>249,7</b>

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

	2019	2018
NOK 1083,1 per aksje i 2018	0,0	584,9
<b>Sum</b>	<b>0,0</b>	<b>584,9</b>

Samtlige aksjer eies av staten ved Samferdselsdepartementet.

## NOTE 21 Betingede utfall og usikre forpliktelser

### Forsvarets flystasjoner

Stortinget besluttet i 2012 at Bodø hovedflystasjon skal nedlegges, mens Evenes skal bli fremskutt base for kampfly i nord. Bodø skal fungere som framskutt base etter nedleggelse av Bodø hovedflystasjon, fram til nytt kampfly er innført og har overtatt beredskapsoppgavene som dagens kampfly i dag har, estimert til 2022. Kostnadsbildet vil også kunne påvirkes av bygging av en ny lufthavn i Bodø som er med i Nasjonal transportplan 2018-2029 i første seksårs periode.

Stortinget vedtok 15. november 2016 at Andøya militære flystasjon skal legges ned når dagens P-3 Orion overvåkningsfly utfases og at det skal etableres en hovedbase for overvåking/fremskutt base for kampfly på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, estimert til 2022. Dette vil innebære endringer i driftsansvaret ved Andøya lufthavn. Endring i driftsansvar innebærer at Forsvaret ikke lengre er flyplassansvarlig og flyplassoperatør. Dette medfører at flyplassdriften må ivaretas av en annen aktør, og da en aktør innen sivil luftfart. Konsekvensen er at det selskapet som får driftsansvaret, også får ansvar for alle inntekter og kostnader. Noe som medfører risiko for økt underskudd, og med det økt kostnadsmessig belastning på aktørene innen sivil luftfart. Det er stor sannsynlighet for at det er Avinor som blir pålagt dette driftsansvaret, med tilhørende konsekvenser.

### Ytre miljø

I henhold til samlepålegg fra Miljødirektoratet er det gjennomført en foreløpig kartlegging av mulige miljøforpliktelser knyttet til PFAS – forurensning (brannskum) på Avinors lufthavner (unntatt 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. Det er

konstatert oppryddingsansvar på 24 lokaliteter på 22 lufthavner. Avsetningen (se note 17) er basert på bortgraving av forurenset grunn, transport og deponering på godkjent deponi. I tillegg er det lagt på en usikkerhet pga. manglende avgrensning av forurensningene, og et påslag for videre kartlegging, planlegging og rigg. Avsetningen er beregnet basert på en vurdering av hver enkelt lufthavn inkludert omfang, kostnad knyttet til opprydding, påvirkning på omgivelsene samt drift og rigg. I beregningene er det også vurdert hva tilsvarende, sammenlignbare oppryddinger foretatt andre steder har kostet samt hvilken usikkerhet som ligger i beregningene. I februar 2020 mottok Avinor et oppfølgingsbrev fra Miljødirektoratet. Brevet understøttet de vurderinger som Avinor hadde lagt til grunn ved beregning av avsetningsbehovet. Miljødirektoratet har signalisert at de vil begynne med å pålegge opprydding på 14 lokaliteter i løpet av 7 år i perioden 2022-2030.

### Pensjoner

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 i 4. kvartal 2019. Ny lov inneholder ikke bestemmelser om ny AFP-ordning eller fullstendige regler for særalderspensjon. Fullstendige regnskapsmessige effekter av ny lov kan derfor ikke beregnes før endelige regler er vedtatt. Se note 16 for nærmere opplysninger om regnskapsmessig behandling av pensjoner.

Hele konsernet vil fra 01.01.2019 være tilsluttet ordningen for privat AFP og vil gjelde 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 22** Forpliktelseser

Beløp i MNOK

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

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2019	2018	2019	2018
Varige driftsmidler	1 361,7	716,6	1 719,4	729,1
Sum	1 361,7	716,6	1 719,4	729,1

**NOTE 23** Nærstående

Beløp i MNOK

**Samferdselsdepartementet**

Som eier av Avinor AS er staten ved Samferdselsdepartementet (SD) en nærstående part. Avinor konsernet har et langsiktig lån fra Staten.

SD har overordnet myndighet knyttet til strukturen på flyplassnettet og luftfartsavgiftene. En eventuell nedleggelse av en lufthavn eller andre vesentlige endringer i lufthavnstrukturen skal forelegges SD. Endelig avgjørelse tas av Stortinget. Takstregulativet som bestemmer satser på luftfartsavgifter skal godkjennes av SD.

**Konsernselskap**

Mellomværende med selskap i samme konsern:

## AVINOR AS PER 31.12.2019

	SVALBARD LUFTHAVN AS	AVINOR FLYSIKRING AS	SJØMAT- TERMINALEN AS	AVINOR UTVIKLING AS	FLESLAND EIENDOM AS	VÆRNES EIENDOM AS
Lån til foretak i samme konsern	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	35,0
Fordringer	16,7	86,2	0,0	0,0	0,0	0,2
Sum fordringer	116,7	86,2	0,0	0,0	0,0	35,2
Annen kortsiktig gjeld	25,5	480,7	0,0	530,2	37,4	3,5
Sum gjeld	25,5	480,7	0,0	530,2	37,4	3,5

## AVINOR AS PER 31.12.2019 FORTS.

	SOLA HOTEL EIENDOM AS	HELL EIENDOM AS	HOTELL ØSTRE AS	FLYPORTEN AS	SUM
Lån til foretak i samme konsern	15,0	0,0	0,0	0,0	150,0
Fordringer	0,1	0,0	1,6	0,0	104,9
Sum fordringer	15,1	0,0	1,6	0,0	254,9
Annen kortsiktig gjeld	9,9	17,7	56,5	36,6	1 198,0
Sum gjeld	9,9	17,7	56,5	36,6	1 198,0

## AVINOR AS PER 31.12.2018

	SVALBARD LUFTHAVN AS	AVINOR FLYSIKRING AS	SJØMAT- TERMINALEN AS	AVINOR UTVIKLING AS	FLESLAND EIENDOM AS	VÆRNES EIENDOM AS
Lån til foretak i samme konsern	120,0	0,0	0,0	0,0	0,0	45,0
Fordringer	2,5	161,7	0,0	0,0	0,0	0,3
Sum fordringer	122,5	161,7	0,0	0,0	0,0	45,3
Annen kortsiktig gjeld	65,7	601,5	0,0	522,5	21,7	-2,1
Sum gjeld	65,7	601,5	0,0	522,5	21,7	-2,1

## AVINOR AS PER 31.12.2018 FORTS.

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

**NOTE 24** Hendelser etter balansedagen

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

**Covid 19 virus**

Norge fikk sitt første registrerte smittetilfelle av koronavirus 26. februar 2020. Den norske regjeringen innførte 12. mars 2020 en rekke tiltak for å begrense spredning i befolkningen, herunder reiserestriksjoner. I møte 24. mars 2020 ble tiltakene forlenget til 13. april 2020. Tiltakene innebærer blant annet at Norges grense er stengt for utlendinger uten oppholdstillatelse.

På grunn av redusert etterspørsel etter nasjonale og internasjonale flyreiser har flyselskapene redusert ruteproduksjonen og har iverksatt permitteringer. For å avhjelpe flyselskapene finansielt suspenderte regjeringen 13. mars 2020 Avinors

lufthavnavgifter i perioden fra og med 13. mars til og med 30. juni 2020. Flysikringsavgiftene er ikke omfattet av suspensjonen.

Konsernets resultat og soliditet vil bli sterkt negativt påvirket av dette i 2020. Det er uklart når vi er tilbake i en tilnærmet normal situasjon. Konsernet er ved utløpet av Q1 2020 i løpende dialog med eier om tiltak for å styrke konsernets egenkapital og likviditet. Parallelt med dialogen med eier arbeides det med banker og finansieringsinstitusjoner for å sikre kortsiktig likviditet.

Parallelt med oppfølging av konsernets kortsiktige likviditets-situasjon vurderes kostnadsreducerende tiltak.

**Brann på Stavanger lufthavn**

Parkeringshuset på Stavanger lufthavn ble skadet i brann 7. januar 2020. Kartlegging av skadeomfanget pågår. Skadene er omfattet av Avinor's forsikringsordninger.

**NOTE 25** Nye og fremtidige regnskapsstandarder

Beløp i MNOK

## Nye og endrede standarder som er tatt i bruk

Det er flere endringer som trådte i kraft for regnskapsåret 2019 som er relevante for konsernet.

IFRS 16 Leieavtaler ble implementert 1. januar 2019 ved bruk av modifisert retrospektiv metode hvor bruksretteiendeler er satt lik leieforpliktelser (ingen omarbeidelse av sammenligningstall). Det ble benyttet en marginal lånerente på 3,05 prosent.

Tabellen nedenfor spesifiserer effekten av det nye prinsippet på balansen:

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
Operasjonelle leieavtaler per 31. desember 2018	703,8	588,8
Neddiskontert ved bruk av konsernets marginale lånerente	-107,6	92,1
Nåverdi av leieavtaler per 1. januar 2019	596,2	496,7

Tabellen nedenfor spesifiserer effekten av det nye prinsippet på resultatet:

	AVINOR AS 2019	AVINOR KONSERN 2019
Andre driftskostnader (reduksjon)	-69,0	-59,0
EBITDA	69,0	59,0
Av- og nedskrivninger (økning)	60,9	51,4
Finanskostnader (økning)	17,2	14,7
Resultat før skatt	-9,1	-7,1

Bruksretteiendeler og leieforpliktelser er omtalt i note 12.

En endring i IAS 19 i 2019 innebærer at periodens pensjonskostnad skal måles ved bruk av oppdaterte beregningsforutsetninger etter en planendring (ref IAS 19.122A) I forbindelse med planendringer med regnskapsmessig virkning fra 1. juli 2019 er beregningsforutsetningene for periodens pensjonskostnad oppdatert.

Endringer i IFRS 9, IAS 39 og IFRS 7 som følge av IBOR reformen gir midlertidige lettelse til særskilte krav knyttet til sikringsbokføring i perioden hvor det er usikkerhet før de nåværende referanserentene er byttet med alternative tilnærmet risikofrie renter (RFR). Unntakene innebærer at det for sikringsformål kan antas at referansenrenten som de sikrede kontantstrømmene eller sikringsinstrumentet er basert på, ikke endres som følge av reformen. Endringene gjelder for regnskapsperioder som begynner på eller etter 1. januar 2020, med mulighet for tidligimplementering. Konsernet har valgt å tidligimplementere endringene. Endringene må anvendes retrospektivt. Endringene har ikke hatt vesentlig påvirkning på konsernets regnskap. Se note 13 for ytterligere kommentarer vedrørende regnskapsmessige konsekvenser av IBOR-reformen.

## Nye standarder og fortolkninger som ennå ikke er tatt i bruk

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



## ERKLÆRING FRA STYRET OG KONSERNSJEF

Vi erklærer etter beste overbevisning at årsregnskapet for perioden 1. januar til 31. desember 2019 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 usikkerhets-faktorer selskapet og konsernet står overfor.

Oslo, 31. mars 2020  
Styret i Avinor AS



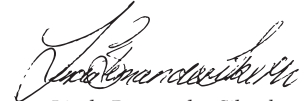
Anne Carine Tanum  
Styrets leder



Ola H. Strand  
Nestleder



Eli Skrøvset



Linda Bernander Silseth



Herlof Nilssen



Bjørn Tore Mikkelsen



Heidi Anette Sørum



Olav Aadal



Dag Falk-Petersen  
Konsernsjef



Statsautoriserte revisorer  
Ernst & Young AS

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

Foretaksregisteret: NO 976 389 387 MVA  
Tlf: +47 24 00 24 00

www.ey.no  
Medlemmer av Den norske revisorforening

## UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Til generalforsamlingen i Avinor AS

### Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

#### Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Avinor AS som består av selskapsregnskap og konsernregnskap. Selskapsregnskapet og konsernregnskapet består av balanse per 31. desember 2019, resultatregnskap, oppstilling over utvidet resultat, oppstilling av endringer i egenkapital og kontantstrømpstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets finansielle stilling per 31. desember 2019, og av deres resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU.

#### Grunnlag for konklusjonen

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

#### Presisering – Virkning av Covid-19

Vi viser til note 24 i regnskapet, som beskriver forventede virkninger av Covid-19 på konsernets og selskapets drift, likviditet og soliditet. Vår konklusjon er ikke modifisert som følge av dette forholdet.

#### Sentrale forhold ved revisjonen

Sentrale forhold ved revisjonen er de forhold vi mener var av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet for 2019. Disse forholdene ble håndtert ved revisjonens utførelse og da vi dannet oss vår mening om årsregnskapet som helhet, og vi konkluderer ikke særskilt på disse forholdene. Vår beskrivelse av hvordan vi revisjonsmessig håndterte hvert forhold omtalt nedenfor, er gitt på den bakgrunnen.

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

#### Pensjoner

Morselskapet og konsernet hadde ved utgangen av regnskapsåret brutto pensjonsforpliktelse på henholdsvis kr 6 047 millioner og kr 10 286 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 konsernets pensjonsforpliktelse som lønnsvekst, inflasjon, diskonteringsrente, dødelighet og uttak fra avtalefestet



pensjonsordning (AFP) og særaldersordning vil ha vesentlig innvirkning på beregningen av forpliktelsen. Disse forholdene har samlet stor betydning for regnskapet og gjør at dette har vært et sentralt forhold i vår revisjon.

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

Spesielt har vi:

- ▶ Kontrollert at forutsetninger knyttet til inflasjon, diskonteringsrente og dødelighet er basert på eksterne og offentlig tilgjengelige data fra anerkjente organisasjoner
- ▶ Sammenlignet forutsetninger knyttet til lønnsvekst mot konsernets historiske og forventede fremtidig utvikling
- ▶ Vurdert endringer i forutsetninger knyttet til uttak av avtalefestet pensjonsordning (AFP) og særaldersordning mot historisk informasjon og antatt fremtidig utvikling
- ▶ Vurdert grunnlaget for økning i pensjonsforpliktelser relatert til fremtidig pensjonsregulering og den regnskapsmessige behandlingen av denne endringen
- ▶ Vurdert bestanddata lagt til grunn ved beregning av pensjonsforpliktelsene
- ▶ Vurdert grunnlag og estimat for samordning mellom offentlig tjenestepensjon og folketrygden
- ▶ Evaluert kompetanse og objektivitet av konsernets eksterne aktuar
- ▶ Vurdert om regnskapsføring av pensjoner er i tråd med det aktuelle rammeverket for finansiell rapportering (IAS 19)

Det henvises til note 16 i årsregnskapet for ytterligere informasjon.

### Miljøforpliktelser

Morselskapet og konsernet hadde ved utgangen av regnskapsåret avsatt for fremtidige miljøforpliktelser på henholdsvis kr 1 027,3 millioner og kr 1 029,4 millioner.

Avsetninger for miljøforpliktelser er basert på konkrete vurderinger for hver enkelt lufthavn foretatt av eksterne ekspertise. De forventede kostnadene er usikre og krever betydelig skjønn av ledelsen da de er avhengig av faktisk mengde miljøskadelige midler, avgrensning av forurensede områder, faktiske oppryddingskostnader og effekt av at pålegg fra myndighetene kan endres over tid.

Som følge av høy estimatusikkerhet og størrelsen på miljøforpliktelsene har dette har vært et sentralt forhold i vår revisjon.

Vår revisjon av morselskapets og konsernets behandling av miljøforpliktelsene har inkludert vurderinger av forutsetningene lagt til grunn ved beregning av forpliktelsen, kontrollhandlinger rettet mot inndata i beregningene og vurdering av eksterne ekspertise benyttet til estimering av forpliktelsene.

Vi har lest og vurdert rapporter fra selskapets eksterne ekspertise som omfatter analyser og vurderinger av omfang av forurensning og estimerte fremtidige kostnader for opprydding. Inndata benyttet ved verdsettelsen er vurdert ved å foreta sammenligning mot siste oppdaterte eksterne rapport og korrespondanse mellom selskapet og Miljødirektoratet. Det er i tillegg foretatt rimelighetsvurderinger av ledelsens input for beregning av tilleggsavsetninger for usikkerhet i beregningene, ved å sammenligne kostnader knyttet til rigg og drift mot historiske prosjekter som er gjennomført. Vi har også gjennomført diskusjoner med ledelsen og ansvarlige for beregningen av miljøforpliktelsene.

Det henvises til note 17 og 21 i årsregnskapet for ytterligere informasjon.

### Øvrig informasjon

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



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

### Ledelsens ansvar for årsregnskapet

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

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

### Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

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

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

- ▶ identifiserer og anslår vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten det skyldes misligheter eller feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoen, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll;
- ▶ opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll;
- ▶ vurderer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimaterne og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige;
- ▶ konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape betydelig tvil om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det foreligger vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet. Hvis slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, må vi modifisere vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapets evne til fortsatt drift ikke lenger er til stede;
- ▶ vurderer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde;
- ▶ innhenter vi tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis vedrørende den finansielle informasjonen til enhetene eller forretningsområdene i konsernet for å kunne gi uttrykk for en mening om konsernregnskapet. Vi er ansvarlige for å fastsette strategien for, følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen, og vi har et udelt ansvar for konklusjonen på revisjonen av konsernregnskapet.



4

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

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

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

### **Uttalelse om øvrige lovmessige krav**

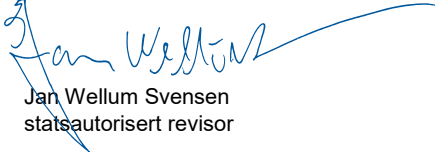
#### **Konklusjon om årsberetningen og redegjørelsene om foretaksstyring og samfunnsansvar**

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen og i redegjørelsene om foretaksstyring og samfunnsansvar om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til disponering av resultatet er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

#### **Konklusjon om registrering og dokumentasjon**

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendige i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Oslo, 1. april 2020  
ERNST & YOUNG AS



Jan Wellum Svensen  
statsautorisert revisor





---

## MER OM AVINOR

### Kvartalsrapporter og årsrapporter

Avinor publiserer virksomhetsrapporter årlig og kvartalsvis. Kvartalsrapportene viser hovedtall og regnskap, samt en kortfattet beretning om finansielle forhold. Avinors kvartalsrapporter og årsrapporter er tilgjengelige på Avinors nettsider.

### §10-planen

§10 i Avinors vedtekter sier at styret skal utarbeide en rapport til Samferdselsdepartementet om selskapets samlede virksomhet, som også inneholder planer for framtiden. Dokumentet er offentlig tilgjengelig og kalles §10-planen. Minst hvert fjerde år - én gang per stortingsperiode - danner Avinors §10-plan grunnlag for en melding til Stortinget om Avinors virksomhet. Siste stortingsmelding om Avinor kom i april 2018.

### Avinors bidrag til nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk. Den legger grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv bruk av virkemidler og styrket samspill mellom transportformene. Infrastrukturen for luftfarten er en del av meldingen. NTP blir behandlet i Transport- og kommunikasjonskomiteen, som legger sin innstilling fram for Stortinget. NTP for perioden 2019-2029 ble behandlet i Stortinget våren 2018 og er å finne på [www.ntp.dep.no](http://www.ntp.dep.no).

Avinor eier 45 lufthavner, inklusive datterselskapet Svalbard lufthavn AS og Værøy heliport. Haugesund lufthavn er leid ut og Fagernes lufthavn skal selges i løpet av 2020. Dette nettverket binder Norge sammen - og Norge sammen med verden.

Avinor er en drivkraft i miljøarbeidet i luftfarten og en pådriver for å redusere de samlede klimagassutslippene fra norsk luftfart. Selskapet har en ledende rolle i arbeidet med utvikling og leveranse av biodrivstoff til fly og elektrifisering av luftfarten.

Totalt reiste 54 millioner passasjerer til, fra eller via Avinors lufthavner i 2019, om lag halvparten til og fra Oslo lufthavn. Avinor bidrar til at reisene gjennomføres på en sikker, effektiv og mest mulig miljøvennlig måte.

Over 3 000 medarbeidere har ansvar for å planlegge, bygge ut og drive et samlet lufthavn- og flysikringssystem. Avinor finansieres av brukerne, gjennom luftfartsavgifter og salg på lufthavnene.



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

Postboks 150  
2061 Gardermoen

[avinor.no](http://avinor.no)