

Vi binder Norge og verden sammen

gjennom bærekraftig luftfart



# 49 014 574

PASSASJERER

10 PROSENT OPP FRA 2022

# 721 364

AVGANGER OG LANDINGER

1 PROSENT OPP FRA 2022

# 2870

FAST ANSATTE

2 746 | 2022

# 74 939

OVERFLYGNINGER

17,5 PROSENT OPP FRA 2022



ÅRET 2023 - NØKKELTALL

83 PROSENT

PUNKTLIGHET

81 PROSENT I 2022





## Innsjekk Check-in

← 1-3
4-10 →

12:55														
Time	Airline	Flight	Destination	Gate	Time	Airline	Flight	Destination	Gate	Time	Airline	Flight	Destination	Gate
13:05	BA	148	London	1	13:05	BA	148	London	1	13:05	BA	148	London	1
13:10	W6	5001	Paris	2	13:10	W6	5001	Paris	2	13:10	W6	5001	Paris	2
13:15	FR	1234	Amsterdam	3	13:15	FR	1234	Amsterdam	3	13:15	FR	1234	Amsterdam	3
13:20	KL	600	Amsterdam	4	13:20	KL	600	Amsterdam	4	13:20	KL	600	Amsterdam	4
13:25	AF	123	Paris	5	13:25	AF	123	Paris	5	13:25	AF	123	Paris	5
13:30	DL	1234	Atlanta	6	13:30	DL	1234	Atlanta	6	13:30	DL	1234	Atlanta	6
13:35	UA	567	New York	7	13:35	UA	567	New York	7	13:35	UA	567	New York	7
13:40	AA	890	Los Angeles	8	13:40	AA	890	Los Angeles	8	13:40	AA	890	Los Angeles	8
13:45	WN	123	Washington	9	13:45	WN	123	Washington	9	13:45	WN	123	Washington	9
13:50	B6	456	Boston	10	13:50	B6	456	Boston	10	13:50	B6	456	Boston	10
13:55	J5	789	London	11	13:55	J5	789	London	11	13:55	J5	789	London	11
14:00	BA	148	London	12	14:00	BA	148	London	12	14:00	BA	148	London	12
14:05	W6	5001	Paris	13	14:05	W6	5001	Paris	13	14:05	W6	5001	Paris	13
14:10	FR	1234	Amsterdam	14	14:10	FR	1234	Amsterdam	14	14:10	FR	1234	Amsterdam	14
14:15	KL	600	Amsterdam	15	14:15	KL	600	Amsterdam	15	14:15	KL	600	Amsterdam	15
14:20	AF	123	Paris	16	14:20	AF	123	Paris	16	14:20	AF	123	Paris	16
14:25	DL	1234	Atlanta	17	14:25	DL	1234	Atlanta	17	14:25	DL	1234	Atlanta	17
14:30	UA	567	New York	18	14:30	UA	567	New York	18	14:30	UA	567	New York	18
14:35	AA	890	Los Angeles	19	14:35	AA	890	Los Angeles	19	14:35	AA	890	Los Angeles	19
14:40	WN	123	Washington	20	14:40	WN	123	Washington	20	14:40	WN	123	Washington	20
14:45	B6	456	Boston	21	14:45	B6	456	Boston	21	14:45	B6	456	Boston	21
14:50	J5	789	London	22	14:50	J5	789	London	22	14:50	J5	789	London	22
14:55	BA	148	London	23	14:55	BA	148	London	23	14:55	BA	148	London	23
15:00	W6	5001	Paris	24	15:00	W6	5001	Paris	24	15:00	W6	5001	Paris	24
15:05	FR	1234	Amsterdam	25	15:05	FR	1234	Amsterdam	25	15:05	FR	1234	Amsterdam	25
15:10	KL	600	Amsterdam	26	15:10	KL	600	Amsterdam	26	15:10	KL	600	Amsterdam	26
15:15	AF	123	Paris	27	15:15	AF	123	Paris	27	15:15	AF	123	Paris	27
15:20	DL	1234	Atlanta	28	15:20	DL	1234	Atlanta	28	15:20	DL	1234	Atlanta	28
15:25	UA	567	New York	29	15:25	UA	567	New York	29	15:25	UA	567	New York	29
15:30	AA	890	Los Angeles	30	15:30	AA	890	Los Angeles	30	15:30	AA	890	Los Angeles	30
15:35	WN	123	Washington	31	15:35	WN	123	Washington	31	15:35	WN	123	Washington	31
15:40	B6	456	Boston	32	15:40	B6	456	Boston	32	15:40	B6	456	Boston	32
15:45	J5	789	London	33	15:45	J5	789	London	33	15:45	J5	789	London	33
15:50	BA	148	London	34	15:50	BA	148	London	34	15:50	BA	148	London	34
15:55	W6	5001	Paris	35	15:55	W6	5001	Paris	35	15:55	W6	5001	Paris	35
16:00	FR	1234	Amsterdam	36	16:00	FR	1234	Amsterdam	36	16:00	FR	1234	Amsterdam	36
16:05	KL	600	Amsterdam	37	16:05	KL	600	Amsterdam	37	16:05	KL	600	Amsterdam	37
16:10	AF	123	Paris	38	16:10	AF	123	Paris	38	16:10	AF	123	Paris	38
16:15	DL	1234	Atlanta	39	16:15	DL	1234	Atlanta	39	16:15	DL	1234	Atlanta	39
16:20	UA	567	New York	40	16:20	UA	567	New York	40	16:20	UA	567	New York	40
16:25	AA	890	Los Angeles	41	16:25	AA	890	Los Angeles	41	16:25	AA	890	Los Angeles	41
16:30	WN	123	Washington	42	16:30	WN	123	Washington	42	16:30	WN	123	Washington	42
16:35	B6	456	Boston	43	16:35	B6	456	Boston	43	16:35	B6	456	Boston	43
16:40	J5	789	London	44	16:40	J5	789	London	44	16:40	J5	789	London	44
16:45	BA	148	London	45	16:45	BA	148	London	45	16:45	BA	148	London	45
16:50	W6	5001	Paris	46	16:50	W6	5001	Paris	46	16:50	W6	5001	Paris	46
16:55	FR	1234	Amsterdam	47	16:55	FR	1234	Amsterdam	47	16:55	FR	1234	Amsterdam	47
17:00	KL	600	Amsterdam	48	17:00	KL	600	Amsterdam	48	17:00	KL	600	Amsterdam	48
17:05	AF	123	Paris	49	17:05	AF	123	Paris	49	17:05	AF	123	Paris	49
17:10	DL	1234	Atlanta	50	17:10	DL	1234	Atlanta	50	17:10	DL	1234	Atlanta	50
17:15	UA	567	New York	51	17:15	UA	567	New York	51	17:15	UA	567	New York	51
17:20	AA	890	Los Angeles	52	17:20	AA	890	Los Angeles	52	17:20	AA	890	Los Angeles	52
17:25	WN	123	Washington	53	17:25	WN	123	Washington	53	17:25	WN	123	Washington	53
17:30	B6	456	Boston	54	17:30	B6	456	Boston	54	17:30	B6	456	Boston	54
17:35	J5	789	London	55	17:35	J5	789	London	55	17:35	J5	789	London	55
17:40	BA	148	London	56	17:40	BA	148	London	56	17:40	BA	148	London	56
17:45	W6	5001	Paris	57	17:45	W6	5001	Paris	57	17:45	W6	5001	Paris	57
17:50	FR	1234	Amsterdam	58	17:50	FR	1234	Amsterdam	58	17:50	FR	1234	Amsterdam	58
17:55	KL	600	Amsterdam	59	17:55	KL	600	Amsterdam	59	17:55	KL	600	Amsterdam	59
18:00	AF	123	Paris	60	18:00	AF	123	Paris	60	18:00	AF	123	Paris	60

**Sikkerhetskontroll Security check**

Estimated waiting time **5 min** ↑

Estimated waiting time **10 min** →



# Våre resultater

Driftsinntekter

# 11 514

MILLIONER KRONER

Driftskostnader

# 7 954

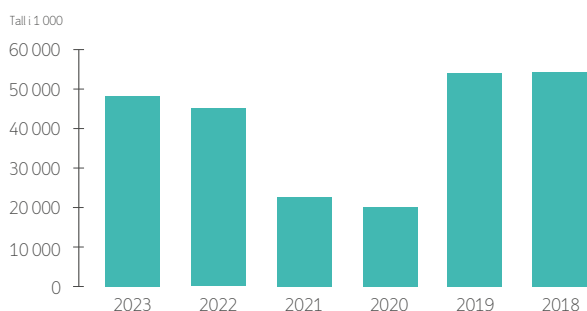
MILLIONER KRONER

Resultat etter skatt

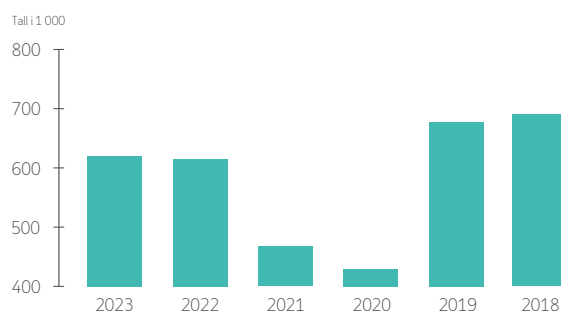
# 304

MILLIONER KRONER

ANTALL FLYPASSASJERER



ANTALL FLYBEVEGELSER



MILLIONER KRONER	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Driftsinntekter lufthavnvirksomhet	9 896	9 007	4 514	3 658	10 357	10 303
Driftsinntekter flysikringstjeneste	2 214	2 122	1 576	1 460	2 100	2 107
Sum driftsinntekter konsern	11 514	10 419	9 314	8 183	11 785	11 724
EBITDA Konsern <sup>1)</sup>	3 559	3 069	2 960	1 850	3 634	4 201
Resultat etter skatt	304	427	208	-724	702	1 170
Antall flypassasjerer (tall i 1 000)	49 015	44 727	22 400	20 000	54 099	54 387
Antall flybevegelser (tall i 1 000)	624	618	564	428	677	690

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

# INNHOOLD

EN BETYDELIG ENDRINGSAGENDA FOR AVINOR .....	12
<b>1. OM AVINOR .....</b>	<b>15</b>
1.1 BESKRIVELSE AV SELSKAPET.....	15
1.2 LEDENDE ORGANER.....	17
1.3 AVINOR FLYSIKRING AS.....	20
1.4 FORRETNINGSETIKK .....	21
1.4.1 Selskapskultur .....	21
1.4.2 Korrupsjon og konkurransehennende adferd.....	21
1.4.3 Beskyttelse av varslere .....	22
1.4.4 Cybersikkerhet .....	22
<b>2. STRATEGI OG UTVIKLING .....</b>	<b>25</b>
2.1 LUFTFART SOM DEL AV FREMTIDENS BÆREKRAFTIGE TRANSPORTSYSTEM .....	25
2.1.1 Rammebetingelser for å styrke Avinormodellen.....	25
2.1.2 Langsiktig transportplanlegging.....	26
2.2 STRATEGISKE PRIORITERINGER.....	26
2.2.1 Sikker, stabil og kostnadseffektiv drift.....	26
2.2.2 Finansiell robust med riktig kostnadsbase i fremtiden.....	27
2.2.3 Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart.....	28
2.2.4 Teknologi som strategisk muliggjør.....	28
2.2.5 Attraktiv arbeidsplass med rett kompetanse og et godt arbeidsmiljø .....	28
2.2.6 Internasjonalt samarbeid.....	29
2.3 PROSJEKTPORTEFØLJE OG UTVIKLING .....	29
2.3.1 Porteføljestyling.....	29
2.3.2 Lufthavnprosjekter med statlig finansiering .....	30
2.3.3 Fremtidig kapasitet og behov ved Oslo lufthavn .....	30
2.3.4 Teknologisk satsning.....	30
2.3.5 FoU og innovasjon .....	31
2.3.6 Fremtidens luftmobilitet .....	32
2.4 TILGJENGELIGHET FOR ALLE .....	32
<b>3. SAMFUNNSSIKKERHET OG BEREDSKAP .....</b>	<b>35</b>
3.1 SAMFUNNSSIKKERHET .....	35
3.2 BEREDSKAP OG KRISEHÅNDTERING .....	35
3.3 TOTALFORSVARET .....	35
<b>4. FLYSIKKERHET .....</b>	<b>36</b>
4.1 ULYKKER OG ALVORLIGE LUFTFARTSHENDELSER .....	36
4.2 SECURITY.....	36
4.3 KVALITETSREVISJONER .....	37
4.4 AVINOR SITT FORHOLD TIL LUFTFARTSTILSYNET .....	37

<b>5. BÆREKRAFT</b> .....	<b>39</b>
5.1 GENERELT .....	39
5.1.1 Nærmere om forberedelser til rapportering etter CSRD .....	39
5.1.2 Interessentdialog .....	39
5.1.3 Policyer .....	40
5.1.4 Aktsomhetsvurdering .....	40
5.1.5 Miljøstyring .....	40
5.2 KLIMAENDRINGER .....	40
5.2.1 Klimaregnskap for Avinor .....	40
5.2.2 Egen drift .....	41
5.2.3 Energi .....	42
5.2.4 Klimatilpasning .....	42
5.2.5 Klimagassutslipp fra flytrafikken .....	43
5.2.6 Effektivisering av norsk luftrom .....	43
5.2.7 Bærekraftig flydrivstoff (SAF) .....	44
5.2.8 Null- og lavutslippsfly .....	44
5.2.9 Figurer og tabeller .....	46
5.3 FORURENSING .....	48
5.3.1 Utslipp til vann og grunn .....	48
5.3.2 PFAS .....	51
5.3.3 Bruk av stoffer som gir grunn til bekymring .....	
5.3.4 Støy .....	52
5.4 BIOLOGISK MANGFOLD OG ØKOSYSTEMER .....	54
5.4.1 Verneområder og spesielt verdifulle naturområder .....	54
5.4.2 Kartlegging og positive tiltak .....	54
5.4.3 Arealbruksendringer, tap av natur og matjord i 2023 .....	55
5.5 RESSURSBRUK OG SIRKULÆR ØKONOMI .....	56
5.6 MÅLOPPNÅELSE BÆREKRAFT .....	58
5.7 EUS TAKSONOMI – RAPPORTERING KNYTTET TIL BÆREKRAFTIGE ØKONOMISKE AKTIVITETER .....	64
5.7.1 Identifiserte omfattede aktiviteter («eligible») .....	64
5.7.2 Vurdering av om «eligible» aktiviteter er «aligned» med taksonomikriterier .....	64
5.7.3 Overholdelse av sosiale minimumskrav .....	67
5.7.4 Måling av resultater .....	67
5.8 EGEN ARBEIDSKRAFT .....	74
5.8.1 Sikkerhet, engasjement og trygghet for ansatte .....	74
5.8.2 Attraktiv arbeidsplass med kompetanse og læring i fokus .....	75
5.8.3 Mangfold og inkludering gjør Avinor bedre .....	76
5.8.4 NØKKELTALL ANSATTE .....	81
5.9 REDEGJØRELSE ÅPENHETSLOVEN .....	82
5.9.1 Ansvarlig virksomhet .....	82
5.9.2 Avinors arbeid med aktsomhetsvurderinger .....	83
5.9.3 Egen virksomhet og ansatte .....	84
5.9.4 Leverandørkjede og forretningspartnere .....	84

<b>6. RISIKOFORHOLD .....</b>	<b>91</b>
6.1 RISIKO RELATERT TIL FLYTRAFIKKVOLUM .....	91
6.2 RISIKO KNYTTET TIL INTERNASJONALE OG NASJONALE TILTAK FOR Å REDUSERE KLIMAENDRINGER .....	92
6.3 RISIKO KNYTTET TIL INVESTERINGSAKTIVITETER.....	93
6.4 KREDITTRISIKO .....	93
6.5 FINANSIELLE MARKEDSRISIKOER .....	93
6.5.1 Valutarisiko .....	93
6.5.2 Renterisiko .....	93
6.5.3 Likviditets- og finansieringsrisiko.....	93
6.5.4 Risiko knyttet til kraftpriser .....	93
6.5.5 Inflasjonsrisiko.....	93
6.6 REGULATORISK RISIKO.....	94
6.7 MILJØRISIKO.....	94
6.7.1 PFAS.....	94
6.8 STATLIG EIERSKAP.....	94
6.9 GEOPOLITISK RISIKO.....	94
<b>7. ØKONOMISKE RESULTATER.....</b>	<b>96</b>
7.1 AVINOR KONSERN.....	96
7.2 AVINOR AS.....	97
<b>8. SELSKAPS- OG KONSERNREGNSKAP.....</b>	<b>98</b>
8.1 REGNSKAP MED NOTER.....	98
8.2 ERKLÆRING FRA STYRET OG KONSERNSJEF.....	164
8.2.1 Generelt.....	164
8.2.2 Årsberetning.....	164
8.2.3 Erklæring i samsvar med Verdipapirhandelloven § 5-5.....	166
8.3. REVISORS BERETNING.....	168
<b>9. VEDLEGG .....</b>	<b>173</b>
ALTERNATIVE RESULTATMÅL.....	173
EIERSTYRING OG SELSKAPSLÆDELSE (NUES).....	176
OVERSIKT OVER GRI-INDIKATORER.....	181
LØNN OG GODTGJØRELSE.....	187
Styrets retningslinjer om fastsettelse av lønn og godtgjørelse.....	187
Rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer.....	190
Revisors uttalelse om lønnsrapport.....	194

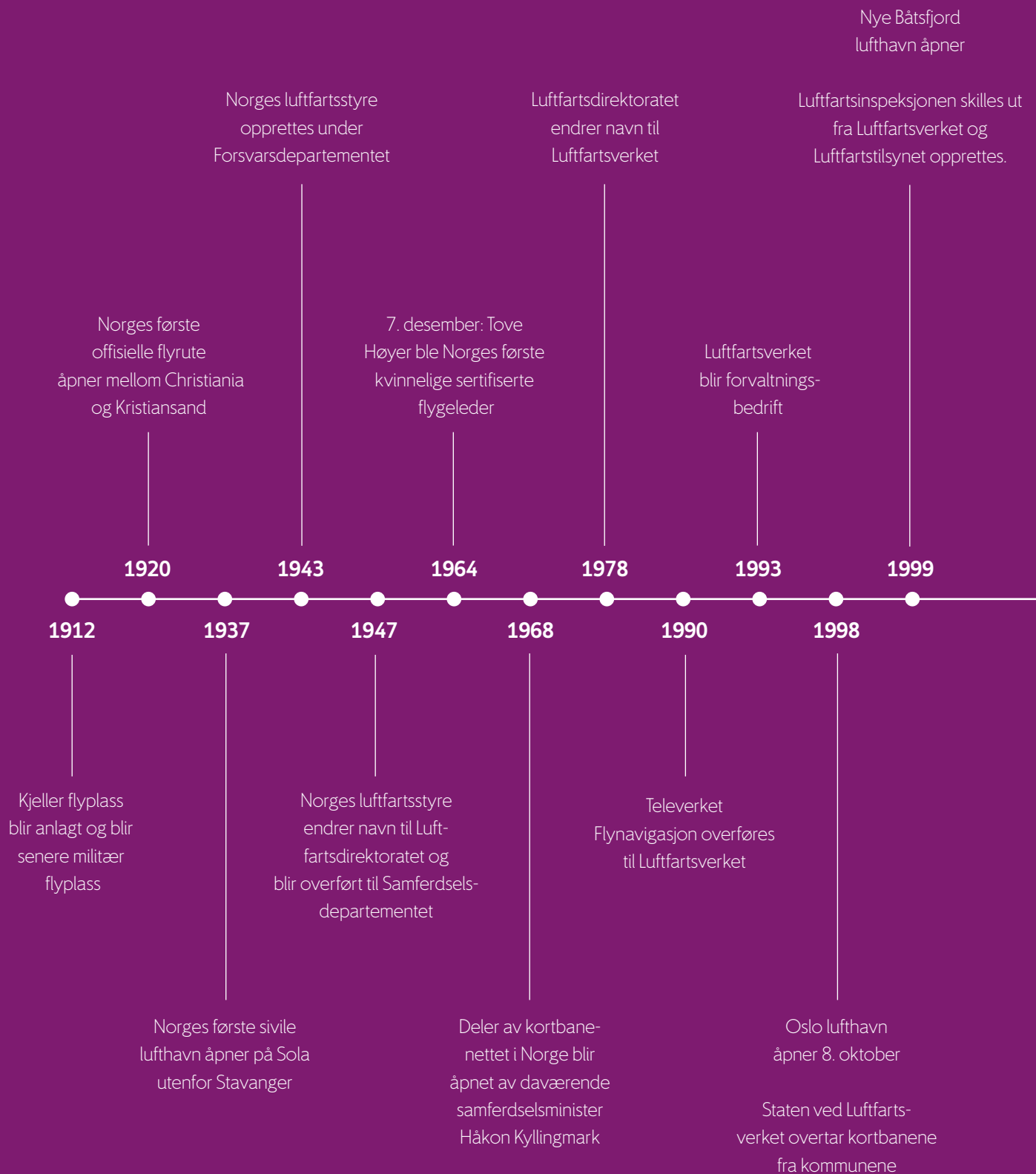
Avinors års- og bærekraftrapport 2023 er konsernets samlede rapport på drift, økonomi og bærekraft. Det er sjette gang konsernet presenterer en samlet rapport, tidligere under navnet års- og samfunnsansvarsrapport. Bærekraftarbeidet er integrert i Avinors strategiske planlegging og i styringen av konsernet. Avinors arbeid med bærekraft bygger på forventningene som stilles til arbeidet i Avinors vedtekter, retningslinjene for statens direkte eierskap i selskaper (Eierskapsmeldingen) og Regnskapsloven.

Avinor legger OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv til grunn for sitt arbeid med bærekraft, og sluttet seg i 2014 til UN Global Compact. Arbeidet inkluderer ivaretagelse av menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og sosiale forhold, ytre miljø og bekjempelse av korrupsjon. Avinor rapporterer på bærekraft i henhold til prinsippene i Global Reporting Initiative (Standards/Core).





## Avinors historie - og veien videre



Konsernstyret vedtar utbygging av nye lufthavner ved Mo i Rana og Bodø

Avinor får godkjent «avansert sekvensiell drift» ved Remote Towers Centre i Bodø, som først i verden

Avinor tilbyr bærekraftig flydrivstoff gjennom det ordinære drivstoffsystemet.

Avinor tester autonome brøytebiler

Nye Bodø lufthavn er planlagt åpnet

Avinor blir etablert som eget aksjeselskap

Fjernstyrte tårn blir innført ved Røst lufthavn, som første av totalt 15 planlagte

Nytt bagasjeanlegg åpner ved Oslo lufthavn

2003

2016

2019

2022

2025

2029

2014

2017

2020

2023

2027-28

2035

Avinor Flysikring blir skilt ut som et eget AS under Avinor AS

Norsk luftfart stiller seg samlet bak målet om fossilfri luftfart i 2050

Første kommersielle elektrifiserte fly kan være i operasjon i Norge

Ny lufthavn Mo i Rana er planlagt åpnet

Første hydrogen-drevne fly

T2-terminalutvidelsen åpner på Oslo lufthavn

Avinor inngår samarbeid med Zero, SAS og Widerøe om test av eget elfly

Remote Towers Centre fjernstyrer totalt 11 tårn ved lufthavner i Norge innen utgangen av året

# En betydelig endringsagenda for Avinor

Det er utfordrende tider for luftfarten. Folks reisemønster har endret seg. Det er langt færre forretningsreisende enn før. Nordmenns reiseaktivitet innenlands har flatet ut. Passasjertallene på Avinors lufthavner er om lag 90 prosent av nivået før pandemien. Inntil nylig har antagelsen vært at tallet ville være på 100 prosent igjen i 2024/2025, men utviklingen går saktere. Nå regnes 2027/2028 som mer sannsynlig. Tiden preges av økte kostnader, høyere rente, krig, generell uro og usikkerhet. Det gjør at folk reiser mindre.

Som ventet ses større variasjon mellom sesongene. Det er utfordrende for Avinor som tilbyder av infrastruktur. Mens Europa tar seg opp, har hjemmemarkedet stagnert. Dette har blant annet gitt seg utslag i store endringer hos flyselskapene i løpet av året. Konkurransetrykket i det norske markedet vurderes å være merkbart redusert. Flyr er konkurs, mens Norwegian har kjøpt Widerøe. SAS jobber fortsatt med sin restruktureringsprosess. Det interkontinentale rutetilbudet til og fra Norge er lite, og Avinor har en stor oppgave i å bidra til ruteutvikling til og fra Norge, med Oslo lufthavn som sentralt knutepunkt.

For Avinor handler det om en inntektssvikt på om lag 16 milliarder kroner i løpet av pandemien. Selv med statlige støtteordninger og milliardkutt i egen drift, fortsetter utfordringene å prege virksomheten. I løpet av de siste årene har antall oppgaver økt, både knyttet til endringer i globale verdikjeder, betydelig økte endringsbehov i samspill med forsvar, bygging av nye flyplasser, samt utvikling og skifte av flysikringsystemene.

## EN INNTEKTSUTFORDRING

Avinor og luftfarten lever av og for passasjerene. Det er dramatisk når passasjerer og trafikk er redusert over lang tid. Avinor har inntekter som endrer seg gjennom året, mens kostnadene i stor grad ligger fast. Halvparten av Avinors inntekter kommer fra flyselskapene, for bruken av selskapets lufthavner. En fjerdedel kommer fra inntekter fra butikker, restauranter og tilbringertransport. Den siste fjerdedelen kommer fra taxfree-inntekter. De største lufthavnene, med Oslo lufthavn i spissen, står for en svært stor andel av Avinors inntekter og overskudd. Dette overskuddet kan benyttes til å drifte og utvikle hele nettverket av mindre og mer ulønnsomme lufthavner over hele landet. I tillegg finansieres en rekke samfunnsplågte oppgaver med denne modellen som kalles Avinormodellen. Det har vært bred politisk enighet om Avinormodellen og inntektsmiksen for Avinors lufthavner i 20 år. Den har gjort det mulig å håndtere et meget komplekst samfunnsoppdrag med svært mange aktører.

De økonomiske langsiktige utfordringene for Avinor handler først og fremst om inntekter. Avinor har over mange år drevet

stadig mer effektivt. Dermed er avgiftsnivået som flyselskapene møter hos Avinor svært konkurransedyktig sammenlignet med avgiftene på hovedflyplassene i nabolandene Sverige, Danmark og Finland. Avinor har også kuttet nærmere 1 milliard kroner i kostnader under og etter pandemien. Når flyselskapene likevel opplever et samlet høyere avgiftsnivå i Norge, er det fordi statens avgifter i form av flypassasjeravgifter og CO2-avgifter har økt markant. Gjennom lavere trafikk, endrede kundegrupper, svakere verdiforslag ut mot kundene, endringer i taxfree-kvoten og manglende justering av Avinors lufthavnavgifter – som skal dekke kostnadene for å benytte det landsomfattende nettverket av lufthavner - samt økte samfunnsplågte oppgaver, kommer regnskapet i ubalanse. Det handler ikke om kortsiktig evne til å betjene virksomheten, men om manglende mulighet til å forsvare den regnskapsmessige balansen med en økonomimodell som ikke er i langsiktig balanse.

I november la regjeringen frem en rekke tiltak som de vurderer å innføre for å styrke Avinors rammevilkår. Det er positivt.

Avinor skal fortsatt arbeide med å utvikle kommersielle inntekter, samt arbeide langsiktig og systematisk med kostnadsbasen. Avinor skal drive mest mulig effektivt. Fremover må det gjøres en tilpasning av de sektorpolitiske ambisjonene for fremtidig inntektsnivå fra luftfarten for at Avinormodellen skal virke. Oslo lufthavn, som feiret 25 årsjubileum i 2023, har ved flere anledninger vunnet utmerkelse og toppet internasjonale kåringer med tanke på både effektivitet og kvalitet. I januar ble lufthavnen kåret til Europas mest punktligste for andre år på rad. Det er selvsagt ønskelig å beholde denne posisjonen, til det beste for passasjerene.

## TEKNOLOGI I ALLE LEDD

Avinor er et selskap som ligger langt fremme i å ta i bruk ny teknologi. Det er likevel evnen til å få samspill mellom teknologi, prosesser og kompetanse som vil være avgjørende for å løse samfunnsoppdraget enda bedre. Spesielt utgjør utvikling og integrasjon av de europeiske undervisstyringssystemene en stor utfordring. Her skal mer enn 30 år gamle systemer utvikles og integreres mot gamle og nye tårnsystemer mens trafikken gjennomføres med fullt trykk. I tillegg skal tårnsystemene for både små og store tårn utvikles og byttes. For de minste tårnene implementeres sentralisert styring gjennom fjernstyrte tårn. I Bodø ligger verdens største senter for slike fjernstyrte tårn. I løpet av 2023 har ytterligere tre tårn blitt overført til fjernstyring, og det totale antallet teller nå elleve. Det foreligger vedtatte planer for å overføre total 21 tårn til slik fjernstyring. Det foregår også arbeid for å bytte ut tårnsystemene for de største tårnene.

2023 var også året der Avinor begynte å jobbe systematisk med kunstig intelligens. Ved utgangen av året ble en egen AvinorGPT lansert, som allerede er i bruk på tvers av flere avdelinger i selskapet. Dette er bare begynnelsen. Det foregår også mye aktiviteter knyttet til mer tradisjonell kunstig intelligens som maskinlæring med mer. Frem mot 2030 er det forventet å se teknologi i bruk i alle ledd, enten det handler om fjernstyrte tårn, fremtidens flysikringstjeneste, vedlikehold, kjemikaliehandtering, passasjerprediksjoner eller droner og nye energibærere for luftfarten.

Innen 2050 skal luftfarten være fossilfri. Det er et mål som hele næringen står sammen om. Både Avinor, flyselskapene og leverandørkjedene må finne en økonomisk tilnærming som gjør luftfarten i stand til å investere i null- og lavutslippsløsningene. Flyene kan ikke parkeres på bakken, for så å starte opp igjen den dagen det er tilstrekkelig med bærekraftig flydrivstoff, elektriske fly eller hydrogenløsninger. For å nå målene, må hele økosystemet i og rundt luftfarten jobbe sammen.

### LANGSIKTIG KOMPETANSEAGENDA

Kompetanseagendaen i Avinor handler om å koble folk og kompetanse med prosesser og teknologi for å dekke de behovene som ligger i fremtidens bærekraftige luftfart. Gjennomsnittsalderen i Avinor er på 47,5 år og øker stadig. I løpet av de neste ti årene vil førti prosent av Avinors ansatte gå av med pensjon. Kvinneandelen i konsernet er på 22 prosent. Av disse grunnene står flere yngre medarbeidere og flere kvinner høyt på konsernets langsiktige mangfoldagenda. I løpet av 2023 økte Avinor andelen nyrekrutterte kvinner til tross for stor rekruttering i tradisjonelt mannsdominerte stillinger. Dette vil fortsette som en del av den langsiktige agendaen.

Samtidig ses betydelige endringsbehov innenfor kompetanse på lengre sikt, blant annet i tilknytning til teknologiområdet. Avinor har også intensivt arbeidet med å utvikle lederrollen, for å gjøre lederne i selskapet rustet til å møte fremtidens utfordringer.

### AVINOR LEVERER – HVER DAG

I september annonserte næringsministeren at reiseliv blir den neste store nasjonale eksportsatsingen i Norge. Her spiller luftfarten en udiskutabel rolle. En langsiktig trend viser at flere utlendinger kommer til Norge som turister, og ikke minst til Nord-Norge. Tromsø lufthavn har lenge hatt behov for utvidelse, og i vår åpnet en ny terminal der. Den nye terminalen vil være et verdifullt tilskudd til videre vekst i turismen til Tromsø og Nord-Norge, hvor det har blitt etablert en hel rekke nye ruter i løpet av året. I denne sammenhengen har Avinor en utfordring med å tilrettelegge tilbudet på lufthavnene enda bedre overfor dette inngående turistsegmentet.

Utbyggingsprosjektet for ny lufthavn Bodø nådde en viktig milepæl like før jul da de fikk godkjenning fra ESA for at staten kan finansiere byggingen av lufthavnen sammen med Avinor og lokale bidrag. I Mo i Rana er utbyggingsarbeidet for den nye lufthavnen godt i rute til åpning i 2027.

I løpet av året har Avinor også åpnet nytt parkeringshus på Stavanger lufthavn etter at det gamle brant i januar 2020. Ved Oslo lufthavn bygges nytt bagasjeanlegg for å erstatte det gamle anlegget fra lufthavnens åpning i 1998. Prosjektet er et av de største og mest komplekse på lufthavnen noensinne, med nytt innsjekkingsområde og ny infrastruktur for avgangs- og ankomstprosesser. Når alt står ferdig i 2026 vil Norges hovedflyplass ha et av verdens mest moderne bagasjeanlegg. Avinor har også i løpet av 2023 tatt over driftsansvaret for Andøya Lufthavn.

Hver eneste dag går Avinors over 2800 ansatte på jobb for at passasjerene skal komme seg dit de skal reise. Sammen med partene leverer Avinor sikker og stabil lufthavndrift og mobiliserer rundt Avinors samfunnsoppdrag på en måte som gjør meg trygg på at selskapet er godt rustet for å fortsette å løse dette på beste vis også i fremtiden.



*Abraham Foss*

Abraham Foss,  
konsernsjef



*Anne Carine Tanum*

Anne Carine Tanum,  
styreleder



# 1. Om Avinor

## 1.1 BESKRIVELSE AV SELSKAPET

Avinors samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor og en samlet flysikrings-tjeneste for sivil og militær sektor. Virksomheten skal drives på en sikker, effektiv og bærekraftig måte, og den skal sikre god tilgang for alle grupper reisende. Avinor eier, drifter og utvikler 43 lufthavner<sup>1</sup>, inklusive datterselskapet Svalbard lufthavn AS og Værøy heliport. I tillegg leier Avinor ut Haugesund lufthavn til eksterne aktører, og eier Fagernes lufthavn som ikke har operativ drift.

Selskapet er et heleid statsaksjeselskap under Samferdselsdepartementet og er en del av statens samlede sektorpolitikk på luftfartsområdet. I rollen som sektormyndighet fastsetter Samferdselsdepartementet rammer for virksomheten til Avinor bl.a. ved at departementet regulerer Avinors avgiftsinntekter, gir konsesjoner til Avinors lufthavner og peker ut Avinor som leverandør av flysikringstjenester. Eier avgjør hvilke lufthavner selskapet til enhver tid skal drive. På oppdrag fra departementet bygger Avinor nye lufthavner i Mo i Rana og Bodø.

I tillegg til samfunnsoppdraget utfører Avinor en rekke samfunns-pålagte oppgaver innenfor lufthavndrift og flysikringstjenester, tjenester som finansieres av Avinor. Oppgavene har stor samfunnsmessig betydning. Blant de viktigste er tjenester til helsesektoren, Forsvaret, toll og politi. Videre utfører Avinor utredningsoppdrag for Samferdselsdepartementet og deltar i arbeidet med Nasjonal Transportplan.

Et høyt sikkerhetsnivå og en sterk sikkerhetskultur er bærebjelken i Avinors virksomhet. Bærekraftig drift og utvikling forutsetter at selskapet balanserer økonomiske, sosiale og klima- og miljømessige forhold på en god måte. En effektiv oppnåelse av de sektorpolitiske målene innebærer at selskapet løser samfunnsoppdraget på en mest mulig kostnadseffektiv måte.

Avinor samarbeider med Forsvaret på 11 lufthavner, hvorav 7 lufthavner eies av Avinor AS (Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim, Harstad/Narvik, Bodø og Lakselv). Bardufoss lufthavn eies av Forsvaret som også har driftsansvaret. Avinor overtok eierskapet til Bodø lufthavn fra Forsvaret ved overgangen til 2024 og overtok i 2023 driftsansvaret for Andøya, i første omgang med Luftforsvaret som underleverandør. Fra 1. august 2024 planlegger Avinor å overta driften på Andøya med eget driftskonsept. Avinor leverer flysikringstjenester for Ørland Flystasjon, Moss lufthavn, Rygge og Sandefjord lufthavn, Torp. Ørland har en sivil del med kommersiell trafikk, mens Moss lufthavn har en sivil del uten kommersiell trafikk. Sandefjord lufthavn er ikke eid av Avinor. Samarbeidet med Forsvaret forventes å bli utvidet til å gjelde flere lufthavner i framtiden.

Avinor er selvfinansiert gjennom de to hovedinntekskildene trafikkinntekter (regulerte luftfartsavgifter) og kommersielle inntekter fra aktiviteter i tilknytning til lufthavnene. Begge disse inntektskategoriene påvirkes av trafikkvolumene (antall flybevegelser og antall passasjerer). De regulerte trafikkinntektene utgjør om lag halvparten av Avinors samlede inntekter, mens øvrige inntekter er knyttet til tjenestekonsesjonskontrakter med kommersielle aktører. Det legges til grunn en samfinansieringsordning mellom lufthavnene, som innebærer at ulønnsomme lufthavner finansieres gjennom overskudd fra de lønnsomme lufthavnene, i særlig grad fra Oslo lufthavn. Denne finansieringsmodellen betegnes Avinor-modellen. Selskapets inntektsgrunnlag er avgjørende for en bærekraftig finansiering av samfunnsoppdraget.

Avinors trafikkinntekter fra lufthavn- og flysikringsvirksomheten betales av flyselskapene. Flysikringstjenesten er finansiert gjennom trafikkinntekter fra flyselskapene for underveistjenesten, samt inntekter fra drift av tårn- og innflygingstjeneste for Avinors lufthavnvirksomhet.

<sup>1</sup>Avinor har drift på 41 egneide lufthavner. I tillegg har Avinor driftsansvar for Andøya lufthavn, som eies av Forsvaret, og ansvar for drift og utvikling av sivil del på Bardufoss lufthavn, som også eies av Forsvaret.

Konsernets kommersielle inntekter består i hovedsak av omsetningsbaserte husleieinntekter fra leietakere (tjenestekonseksjonskontrakter) som tilbyr kommersielle tjenester som tax-free handel, annen varehandel, parkering, servering, reklame, flydrivstoff, bakketjenester og hoteldrift på Avinors arealer. Muligheten til å drive kommersiell virksomhet på lufthavnene er med noen få unntak, konkurranseutsatt.

Oslo lufthavn spiller en viktig rolle som nasjonalt knutepunkt og står normalt for mer enn halvparten av Norges totale flytrafikk og omtrent 70 prosent av all internasjonal flytrafikk. Oslo lufthavn er Avinors største inntektskilde og tilstrekkelig lønnsomhet her er en forutsetning for at Avinor-modellen er økonomisk bærekraftig.

I nasjonal luftfartsstrategi om Bærekraftig og sikker luftfart (Meld. St 10 (2022-23))<sup>2</sup> slår regjeringen fast at Avinor-modellen skal videreføres og videreutvikles, og selvfinansieringsevnen skal styrkes.

Eier stiller avkastningskrav på investert kapital og har regelmessig tatt ut utbytte fra selskapet. Avinor har siden fjerde kvartal 2021 hatt midlertidig tillatelse fra eier til å avvike fra det vedtektsfestede minimumskravet til egenkapitalandel på 40 prosent, og det nåværende unntaket utløper 31. desember 2024. Midlertidige nye terskelkrav til egenkapitalandel har i perioden variert ned til 35 prosent. Eier har ikke tatt ut utbytte fra selskapet siden 2019.

## LUFTHAVNVIRKSOMHETEN

Av samtlige Avinors 43 lufthavner er 42 organisert i samme juridiske enhet. Svalbard lufthavn er organisert som et heleid datterselskap. Avinor har ansvar for drift og utvikling på 41 egne lufthavner, inkludert helikopterhavnen på Værøy. I tillegg har Avinor driftsansvar for Andøya lufthavn, som eies av Forsvaret, og ansvar for drift og utvikling av sivil del på Bardufoss lufthavn, som også eies av Forsvaret.

I tillegg eier Avinor Haugesund lufthavn som er leid ut til eksterne drivere og Fagernes lufthavn hvor driften er lagt ned og deler av arealene nå er planlagt disponert til solcellepark.

Alle Avinors lufthavner hadde ruteflygninger innenlands i 2023. 14 av Avinors lufthavner hadde også utenlandsflygninger (charter og/eller rute). Lufthavnene i Stavanger, Bergen, Florø, Kristiansund, Brønnøysund og Hammerfest er faste baser for transport av passasjerer og gods mellom fastlandet og installasjoner for offshore petroleumsvirksomhet.

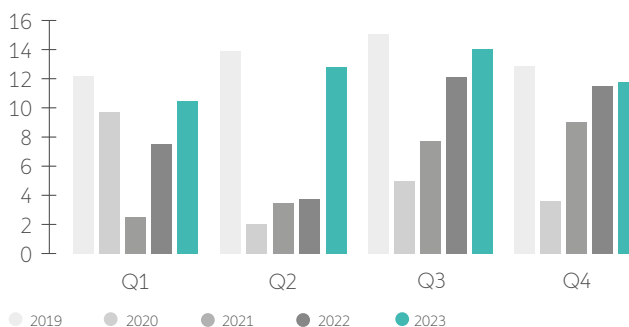


## Trafikk i 2023

Det reiste 49 millioner passasjerer til og fra Avinors lufthavner i løpet av 2023. Dette er 9,6 prosent flere enn i 2022. Nedenstående figur viser trafikktviklingen per kvartal i perioden 2019 – 2023:

### PASSASJERER

Antall i millioner



Innenrikstrafikken økte i løpet av 2023 med 5,1 prosent i forhold til 2022, mens utenrikstrafikken økte med 17,1 prosent. Offshore helikoptertrafikk hadde en nedgang på 5,0 prosent. Passasjervolumet fordelte seg på lufthavnene som følger:

### PASSASJERER PER LUFTHAVN, 01.01 - 31.12

PASSASJERER (1000)	2023	2022	ENDRING
Oslo lufthavn	25 141	22 460	11,9 %
Bergen lufthavn	6 352	5 927	7,2 %
Stavanger lufthavn	3 951	3 575	10,5 %
Trondheim lufthavn	3 992	3 780	5,6 %
Øvrige	9 579	8 988	6,6 %
Avinor konsern	49 015	44 729	9,6 %

Antallet kommersielle flybevegelser økte med 0,9 prosent. For innenriks flybevegelser har det vært en nedgang på 2,6 prosent, mens økningen for utenriks flybevegelser var på 11,7 prosent. I 2023 ble det i Avinors nettverk av lufthavner registrert en gjennomsnittlig punktlighet på 83 prosent og en gjennomsnittlig regularitet på 99 prosent.

Det er økning i utenlandstrafikk som driver passasjerveksten. Den lave økningen i flybevegelser reflekterer en betydelig større fyllingsgrad på gjennomførte flygninger. I 2023 har trafikken fra utlandet til Norge økt. Flere utlendinger kommer til Norge som turister, og ikke minst til Nord-Norge. Hit ble det etablert flere nye

<sup>2</sup>Meld. St. 10 (2022-23), vedtatt i Stortinget 2. mai 2023



ruter i løpet av året. Det er svært begrenset utvikling av interkontinentale ruter.

Antall overflyvninger i 2023 var 74 939, en økning på 17,5 prosent mot 2022.

## 1.2 LEDENDE ORGANER

Avinor er et konsern med aktivitet innen samferdselssektoren i Norge. Morselskapet Avinor AS er heleid av staten ved Samferdselsdepartementet, og er klassifisert som et kategori 2-selskap. I det ligger at statens mål er bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål.

Samferdselsministeren utgjør selskapets generalforsamling, og er selskapets øverste myndighet.

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

Styret har etablert to underutvalg:

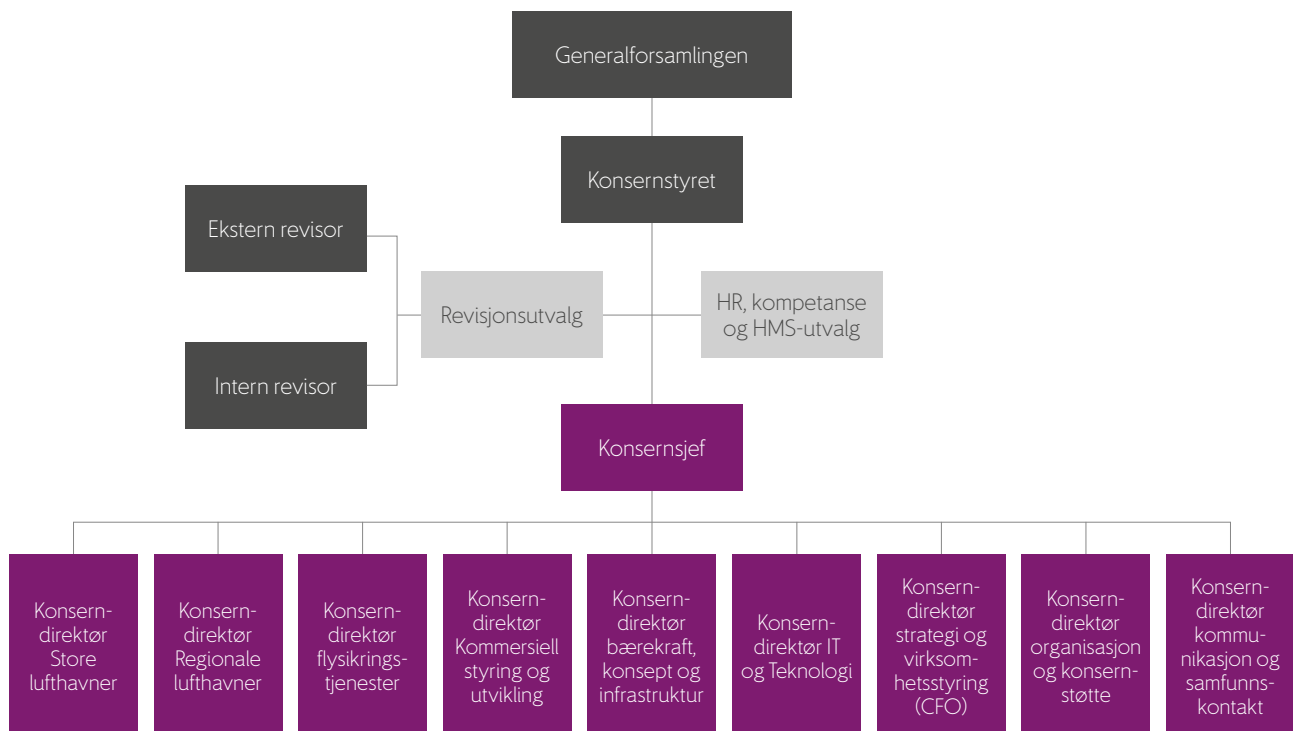
- revisjons- og risikostyringsutvalg: saksforberedende, og støttende organ for styret i sitt ansvar for regnskapsrapportering, revisjon, intern kontroll og samlet risikostyring.
- HR-, kompensasjons- og HMS-utvalg: saksforberedende organ i saker om godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet og om HMS.

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

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

Avinor-konsernet sin redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse (NUES) i henhold til Norsk anbefaling for eierstyring er presentert i vedlegg til års- og bærekraftrapporten.

## STYRINGSORGANER



# Ledelse Avinor



**ABRAHAM FOSS**  
Konsernsjef



**STINE RAMSTAD WESTBY**  
Konserndirektør  
store lufthavner



**JAN GUNNAR PEDERSEN**  
Konserndirektør  
Avinor Flysikring



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



**MARI HERMANSEN**  
Konserndirektør  
organisasjon og konsernstøtte



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



**JOHN-RAGNAR AARSET**  
Konserndirektør  
kommunikasjon og  
samfunnskontakt



**ANDERS KIRSEBOM**  
Konserndirektør DRL



**THORGEIR LANDEVAAG**  
Konserndirektør  
bærekraft, konsept og  
infrastrukturutvikling



**LARS VÅGSDAL**  
Konserndirektør  
IT og teknologi

# Styret



**ANNE CARINE TANUM**  
Styreleder



**OLA HENRIK STRAND**  
Nestleder



**LINDA BERNANDER  
SILSETH**  
Styremedlem



**INGER LISE STRØM**  
Styremedlem



**ROLF G. ROVERUD**  
Styremedlem



**HEIDI ANETTE SØRUM**  
Styremedlem (ansattvalgt)



**MARI HALVORSEN  
SUNDGOT**  
Styremedlem (ansattvalgt)



**SVERRE IVAR ELSEBAK**  
Styremedlem (ansattvalgt)

### 1.3 AVINOR FLYSIKRING AS

Avinor Flysikring AS er et heleid datterselskap av Avinor AS og har i tråd med samfunnsoppdraget ansvaret for lufttrafikk-tjenesten til sivil og militær sektor. Selskapet har inndelt virksomheten i underveistjenester, tårntjenester og flygeinformasjonstjenester (AFIS). Avinor Flysikring har et tett operativt samarbeid med Forvaret generelt og spesielt i forbindelse med NATO-øvelser. Virksomheten spiller også en viktig rolle inn mot totalforsvaret.

Etter flere år med et skille mellom morselskapet Avinor AS og datterselskapet Avinor Flysikring AS på grunn av innføring av konkurranse for tårntjenestene, ble det ved konsernets omorganisering i 2021 vedtatt å knytte datterselskapet tettere inn i morselskapet. Dette har styrket konsernet totalt sett og gitt muligheter for å ta ut større synergier, særlig på teknologiområdet gjennom å etablere en felles teknologidivisjon. Denne divisjonen, som ligger i Avinor AS, har nå ansvaret for å drive den nasjonale kjerneinfrastrukturen for flynavigasjon, mens drift av lokalt utstyr er åpen for konkurranse. Teknisk infrastruktur for navigasjon, kommunikasjon og overvåkning inkludert utstyr på lufthavnene og i kontrollsentralene utgjør den nasjonale kjerneinfrastrukturen for flynavigasjon.

Underveistjenesten blir i hovedsak levert av statlige tjenesteutøvere innenfor sine nasjonale luftrom. Avinor Flysikring AS er utpekt av Samferdselsdepartementet som leverandør for underveistjenesten for norsk luftrom til og med 2024. Innenfor tårn-, innflygings og flynavigasjonstjenester er det i flere land innført konkurranse. Avinor AS har så langt konkurranseutsatt tårntjenestene ved Ålesund lufthavn og Kristiansand lufthavn. Det spanske selskapet SAERCO vant anbudet og drifter de nevnte enhetene. De neste årene forventes det ingen konkurranseutsetting av tårn- og teknologitjenester innenfor lufttrafikk-tjenesten.

Norge, og dermed Avinor, er forpliktet gjennom EØS-avtalen å følge EUs regelverk i Single European Sky (SES). Her stilles krav til underveistjenestens leveranser og bindende implementering av ny teknologi gjennom ATM Masterplan (EUs Masterplan for teknologiimplementering i europeisk luftrom).

Tjenesteytelsen for underveistjenesten er delt inn i definerte ytelsesperioder. Referanseperiode 3 (RP3) går fra 2020 til og med 2024. Ytelsesplanen for RP3 ble formelt godkjent av norske myndigheter i 2022. Samferdselsdepartementets vedtak om å ikke endre luftfartsavgiftene fra 2021 til 2022 omfattet også underveisavgiften. Konsekvensen av vedtaket var at den norske underveisavgiften i 2022 ikke var kostnadsdekkende. Det ble også vedtatt tilpasninger i regelverket slik at flysikringstjenesteyterne kan hente inn underdekningen i avgiftene fra underveistraffikken i 2020 og 2021 gjennom økt underveisavgift i senere år. Ny referanseperiode 4 (RP4) gjelder fra 2025 til og med 2029.

Gjennom det samme SES-regelverket har EU fastsatt krav til europeisk teknologiutvikling for tjenesteyterne, bl.a. gjennom de såkalte Common Projects 1 (CP1). Med bakgrunn i forpliktelsene Norge har gjennom SES-regelverket følger Avinor EUs implementeringsplan for ny teknologi for å nå målene for et felles europeisk luftrom. Det er omfattende krav til implementering

### DETTE ER AVINORS FLYSIKRINGSTJENESTER

#### 1. Tårn- og innflygingskontrolltjenester:

- Tjenestene omfatter kontroll og overvåking av flytrafikken fra flyene forlater oppstillingsplassen, beveger seg på bakken, tar av og klatrer til underveisfasen, og motsatt når de forlater underveisfasen, lander på lufthavnen og parkerer.
- Avinor Flysikring leverer tårn- og innflygingskontrolltjenester til Avinors egne lufthavner, private lufthavner og til Forsvaret.
- Tårntjenester leveres fra et av de 17 kontrolltårnene som Avinor Flysikring driver ved de 17 lufthavnene med kontrollert luftrom.
- Innflygingskontrolltjenester leveres enten fra det lokale kontrolltårnet, fra kontrollsentralene i Røyken, Stavanger, eller Bodø, eller fra Møre Approach (APP) ved Trondheim lufthavn.

#### 2. Flygeinformasjonstjenester:

- Mindre lufthavner med mindre komplekst luftrom har flygeinformasjonstjenesten AFIS (Aerodrome flight information service).
- Tjenestene har som hovedoppgave å yte trafikkinformasjon til luftfartøy på bakken på lufthavn og innenfor en avgrenset trafikkinformasjonssone i luftrommet rundt den enkelte lufthavn.
- AFIS utføres ved 27 Avinor-lufthavner, hvorav 11 lufthavner nå utføres fra Remote Tower Center i Bodø.

#### 3. Underveistjeneste (Områdekontrolltjeneste):

- Tjenesten har ansvaret for å kontrollere og overvåke trafikken i underveisfasen av en flyging i norsk luftrom.
- Avinor Flysikring leverer underveistjenester fra kontrollsentralene i Røyken, Stavanger og Bodø.
- Kontrollsentralene dekker det norske luftrommet og store deler av Nord-Atlanteren. Kundene inkluderer både norske og internasjonale flyselskaper samt Forsvaret.
- Avinor Flysikring er utpekt av Samferdselsdepartementet til å levere underveistjenester i norsk luftrom frem til desember 2024.

#### 4. Flyværtjenester:

- Værvarslingstjenester for lufthavner og luftrom er en integrert del av flysikringstjenestene.
- Flyværtjenesten leveres av Det norske meteorologiske institutt

av kostnadskrevende teknologi samtidig som regelverket krever bedre kostnadseffektivitet. Dette er utfordrende og oppleves til dels motstridende.

Det er foreløpig uklart hvilken betydning teknologi-investeringene vil kunne få for avgiftsnivået i RP4. Kravene i RP4 låser blant annet inntektene til den enkelte tjenesteleverandør i perioden. Det er et strengt regelverk for godkjenning av avvik mellom planlagte og faktiske kostnader. For å redusere risiko for at Avinor ikke får finansiert investeringene gjennom avgiftsfastsettelsen må investeringsplanen være oppdatert og realistisk for hele planperioden og det må være tett dialog med eier og regulator. Det forventes at ytelsesplanen for RP4 vil vedtas i løpet av første halvår 2024. EU har opprettet en finansieringsmekanisme kalt Connecting

<sup>3</sup>En av tre deler av CEF. De andre er CEF Energi og CEF Digital. Norge er kun med i CEF Digital.



Europe Facility (CEF) Transport, som gir økonomisk støtte til medlemslandene for blant annet å gjennomføre SES-kravene. Under EØS-avtalen har Norge ikke tilgang til midlene under CEF Transport og det er ikke etablert løsninger innenfor det eksisterende virkemiddelapparatet i Norge. Avinor Flysikring har dermed ikke de samme vilkårene som sine europeiske søsterorganisasjoner og må finansiere det teknologiske skiftet gjennom egne inntekter, det vil si underveisavgiften. Dette vil kunne føre til en økning i fremtidig avgiftsnivå, noe som strider mot EUs krav om reduksjon av avgifter i RP4. Dette vil kunne gi høyere avgifter i norsk luftrom og gi en konkurransemessig ulempe i forhold til våre naboland dersom avgiftsnivået fører til at flyselskap i velger å fly utenom norsk luftrom.

## 1.4 FORRETNINGSETIKK

### 1.4.1 Selskapskultur

Avinors etiske retningslinjer er vedtatt av konsernstyret og gjennomgås årlig i konsernstyret. Retningslinjene stiller krav til hver enkelt ansatt om å opptre i henhold til regelverket. Alle ansatte og innleide konsulenter må gjennomgå det obligatoriske opplæringsprogrammet innen etikk og integritet årlig. Opplæringen består av en gjennomgang av konsernets etiske retningslinjer

med et tilhørende kurs i dilemmatrening. Kurset oppdateres årlig med nye dilemmaer for å hindre at kurset blir gjentakende og tilpasses risikoen det aktuelle nivået i organisasjonen kan bli eksponert for, eksempelvis som deltaker i større anskaffelser. I 2023 gjennomførte over 90 prosent av alle ansatte det digitale kurset.

I 2023 var temaene for opplæring på ledernivå habilitet, interessekonflikter og ansvarlig næringsliv med fokus på åpenhetslovens krav til aktsomhetsvurderinger og identifisering av risiko med tilhørende diskusjon om risikoappetitt.

Konsernstyret, konsernledelsen og ledergrupper gjennomfører årlig dilemmatrening i felles møte.

### 1.4.2 Korrupsjon og konkurransehennende adferd

Korrupsjon og andre former for forbudt forretningspraksis er alvorlig former for økonomisk kriminalitet som kan ha betydelig samfunnsmessige konsekvenser. Manglende etterlevelse av regelverk og avtalevilkår vil i tillegg kunne svekke Avinors omdømme og eksponerer konsernet for risiko for høye bøter og erstatningsansvar. Avinor har nulltoleranse for korrupsjon. Dette er uttrykt gjennom policy vedtatt av konsernstyret og gjennom avtaleverk om ansvarlig forretningsførsel. Det er implementert overvåking

av korrupsjonsrisiko i organisasjonen, og det arbeides systematisk med forebyggende og kontrollerende aktiviteter gjennom complianceprogram.

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. Avinor er forpliktet til å praktisere null-toleranse for alle former for korrupsjon i konsernet og for å få på plass egnede tiltak mot korrupsjon.

Avinor gjennomfører med jevne mellomrom risiko- og sårbarhetsanalyse av korrupsjon og misligheter i ulike miljøer avhengig av antatt risikoeksponering. Risikoer som identifiseres håndteres gjennom relevante tiltak etter diskusjoner med compliance officer og fagmiljøene. Utbyggingsprosjekter, kontraktsforvaltning, tildeling av kommersielle kontrakter, håndtering av leverandører og samarbeidspartnere og tildeling av kontrakter om finansieringsløsninger er identifisert som områder med størst korrupsjonsrisiko. Effekten av eksisterende kontrolltiltak vurderes jevnlig og justering av risikoreducerende tiltak gjøres ved behov.

#### 1.4.3 Beskyttelse av varslere

Avinors verdier er «Åpen, ansvarlig, handlekraftig og kundeorientert». Avinor ønsker en åpen ytringskultur, med høy toleranse for ulike oppfatninger, og lav terskel for å si ifra om mulige kritikkverdige forhold. Dette gjelder ikke bare i forhold til sikkerhet, men også forhold av juridisk, etisk eller moralsk natur. Arbeidstakere som ønsker å si fra om mulige kritikkverdige forhold skal velge en forsvarlig måte å gjøre det på. anbefalt forsvarlig varslingsmetode er åpen varsling gjennom tjenestevei og/eller tillitsvalgte/vernetjeneste. Imidlertid anerkjenner vi at ikke alle varsler om mulige kritikkverdige forhold egner seg for å ta linjevei. I tillegg til tillitsvalgte, vernetjenesten og styret har vi etablert et varslingsutvalg med fire medlemmer og der chief compliance er leder. Utvalget jobber etter mandat fastsatt av konsernledelsen og det er utarbeidet saksbehandlingsregler i tråd med kravene i arbeidsmiljøloven kap 2A for hvordan det enkelte varsel skal håndteres. Vi har også avtale med eksternt advokatkontor som kan ta imot varsler der avsender ønsker å være anonym overfor Avinor. Saksbehandlingsreglene gjelder også for varsler mottatt i sistnevnte kanal. Advokatkontoret vil her være mellommann i utveksling av informasjon/spørsmål mellom varsler og varslingsutvalget.

Også ansatte hos aktører på våre lufthavner kan benytte Avinors varslingskanal for å varsle om mulige kritikkverdige forhold hos Avinor.

I 2023 mottok det interne varslingsutvalget 174 henvendelser mens den eksterne varslingskanalen mottok ett. De langt fleste henvendelsene gjelder forhold som ikke skal vurderes etter arbeidsmiljølovens bestemmelser om varsling av kritikkverdige forhold. Alle henvendelser var ferdig behandlet ved utgangen av året. Det er ikke funnet grunnlag for å konkludere med kritikkverdige forhold i noen av sakene som er tatt opp til behandling. Oppfølging av henvendelser om mulig kritikkverdige forhold skjer på relevant nivå i organisasjonen. Reaksjoner/sanksjoner avhenger av type sak/alvorlighet etc. Lærdom som erfares gjennom den enkelte sak skal komme hele virksomheten til gode slik at en unngår tilsvarende hendelser andre steder i organisasjonen.

Avinor ønsker at alle ansatte skal ha kjennskap til varslingskanalene våre, og derfor inneholder de årlige medarbeiderundersøkelsene spørsmål om kjennskap til instituttet. I 2023 var mer enn åtte av 10 kjent med hvordan man varsler om kritikkverdige forhold i Avinor. Til påstanden om man trygt kan varsle om kritikkverdige forhold i Avinor var åtte av 10 enige. Medarbeiderundersøkelsen har svarprosent på rundt 85 prosent.

#### 1.4.4 Cybersikkerhet

Avinor har egen enhet for IT-sikkerhet. Dette er en kritisk funksjon for å nå definerte mål for konsernet som stilles fra myndigheter, nasjonale og internasjonale retningslinjer, krav og loververk. Cyber- og informasjonssikkerhetsavdelingen er Avinorkonsernets senter for IT og cybersikkerhet, og har ansvar for konsernets IT og cybersikkerhet, konsernets IT sikkerhetsstrategiske retning, konsernets IT sikkerhetsrisikostyring, alle sikringstiltak, retningslinjer, rutiner og kontrollfunksjoner. Enheten arbeider på tvers av alle deler av Avinorkonsernet for å sikre informasjonsdeling på tvers av fagmiljøer. Forankring på tvers av fagmiljø skaper trygghet for enhetlig fokus og en felles forståelse av risiko.

Avinor har utpekt personvernombud som blant annet har som oppgave å bistå personer som er registrert hos virksomheten og egne ansatte i spørsmål om Avinors behandling av personopplysninger. Personvernombudet skal videre peke på brudd på personopplysningsloven overfor ledelsen og være kontaktperson ved henvendelser fra Datatilsynet. Avinor fører behandlingsoversikt med beskrivelse av formålet for den enkelte behandling av personopplysninger. Avinor vurderer personvernkonsekvenser ved innføring av nye tekniske løsninger for å sikre innebygd personvern, og det er 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. Det er inngått databehandleravtaler med underleverandører som behandler personopplysninger på våre vegne. Avinor er i kontinuerlig dialog med samarbeidspartnere på lufthavnene med tanke på roller og ansvar for dataflyt knyttet til passasjer- og bagasjehåndtering.

Avinor har avdekket ett brudd på personopplysningssikkerheten i 2023. Avviket er meldt til Datatilsynet i tråd med regelverket. Feilen ble rettet umiddelbart og det er svært liten sannsynlighet for at tilsvarende kan skje igjen. Datatilsynet har avsluttet saken i sine kanaler. Avinor har ikke mottatt klager som gjelder brudd på kunders personvern i 2023. Det er ikke mottatt forespørsler om innsyn i kunders personopplysninger.



↑ Ankomst / Bagasjehall  
Arrivals / Baggage reclaim

↑ Utgang  
Gates A, B, D, E, F

→ C1  
→ A, B, D, E, F





## 2. Strategi og utvikling

Avinors konsernstrategi for 2022 - 2025 ble vedtatt våren 2022. Å ha god innsikt i og forståelse for de drivkreftene og trendene som påvirker hele luftfartens økosystem nasjonalt og globalt er en kontinuerlig prosess. Utviklingen i EU er toneangivende, men også global økonomisk utvikling og geopolitiske utviklingstrekk har stor innflytelse på bransjens muligheter og utfordringer. Konsernstrategien skal sikre at Avinor prioriterer og tar beslutninger som sikrer at vi løser samfunnsoppdraget på en bærekraftig, effektiv og fremtidsrettet måte i tråd med sektorpolitiske målsettinger.

Selskapets strategiske retning er satt gjennom seks uttalte ambisjoner og er styrende for konsernets langsiktige prioriteringer:

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

Strategien beskriver hvilken retning selskapet ønsker å bevege seg i og hva som må prioriteres for å nå målene. Bærekraftig utvikling, utvikling på inntektsområdet og optimalisering av kostnadene er tydelige og nødvendige satsingsområder. Initiativer innenfor teknologi, organisasjon, kompetanse og kultur er konsernets viktigste virkemidler for å sikre at strategien realiseres.

Den seneste utviklingen innenfor transportsektoren generelt og luftfarten spesielt, underbygger Avinors strategiske satsingsområder frem mot 2030. Vi ser at fokuset på samfunnssikkerhet, beredskap og tilgang til energi øker. Dette forsterker behovet for å bygge opp under robusthet i alle deler av Avinors virksomhet, blant annet forsyningssikkerhet for energi for drift av virksomheten og som innsatsfaktor til en bærekraftig utvikling. Dette er også områder hvor det fremover vil være enda viktigere for Avinor å søke samarbeid både på tvers av transportsektoren og også med andre aktører for å løse felles utfordringer.

### 2.1 LUFTFART SOM DEL AV FREMTIDENS BÆREKRAFTIGE TRANSPORTSYSTEM

2.1.1 Rammebetingelser for å styrke Avinormodellen  
I Nasjonal luftfartsstrategi om Bærekraftig og sikker luftfart (Meld. St 10 (2022-23)) slår regjeringen fast at Avinor-modellen skal videreføres og selvfinansieringsevnen styrkes. Dagens lufthavnstruktur beholdes og de samfunnsplågte oppgavene videreføres. Oslo lufthavns viktige rolle som nasjonalt knutepunkt fremheves. Regjeringen ønsker at Avinor utpekes til yter av felles informasjonstjenester innenfor luftromsstyring av droner. For Avinor bekrefter meldingens store fokus på økonomisk bærekraft i hele luftfartsbransjen, betydningen av omstilling til null- og lavutslippsluftfart og det teknologiske paradigmeskiftet ny luftmobilitet representerer, at selskapets konsernstrategi treffer disse hovedutfordringene godt. Samtidig krever dette at Avinor har rammebetingelser som sikrer en robust og forutsigbar økonomisk bæreevne.

En langt svakere trafikkutvikling i 2023 enn antatt og nye prognoser for fremtidig trafikkvekst ga indikasjoner på at innhentingen ville ta lengre tid enn antatt. Dette setter Avinor i en utfordrende økonomisk situasjon. Trafikkutvikling og reisemønstre indikerer at det er ferie- og fritidsreiser som vil bidra til vekstens forretningsreiser ikke forventes å ta seg opp til nivåene før pandemien. Reisemønstre og forbrukeradferd har endret seg og vi ser at enkelte trender kan forventes å være varige.

I tillegg til underregulerte avgifter fra 2019, har regjeringens beslutninger om reduksjon av taxfree-kvoter og nye oppgaver med tilhørende kostnader, svekket selskapets inntekter. Situasjonen ga grunnlag for at Avinor i 2023 signaliserte behov for en realøkning av luftfartsavgiftene og/eller endringer i andre finansielle rammebetingelser for å forsvare regnskapsførte verdier i lufthavnvirksomheten.

Basert på regjeringens tydelige budskap om å ville videreføre og styrke Avinor-modellen og opprettholde dagens lufthavnstruktur, uttalte samferdselsministeren i brev til Avinor i november 2023 at

regjeringen ønsker å sikre Avinor bærekraftige finansielle rammebetingelser. Fra 2024 til 2025 og framover vil regjeringen vurdere å øke lufthavnavgiftene ut over økningen fra 2023 til 2024, samtidig som regjeringen vil vurdere å redusere den fiskale flypassasjeravgiften for å kompensere deler av avgiftsøkningen. Videre vil regjeringen vurdere statlig finansiering av utvalgte samfunnsplagte oppgaver og også vurdere eventuelle andre statlige tilskudd til Avinor. Vurderinger vil bli gjort inn mot statsbudsjett for 2025.

For å ytterligere styrke Avinors kommersielle inntekter, vurderes om avgiftsbelagte varer kan omsettes sammen med ordinære taxfree-varer (tollager C), og om det bør åpnes for det. Denne prosessen ledes av Toll- og avgiftsdirektoratet.

Samferdselsdepartementet er tydelig på at den grunnleggende strukturen i Avinor skal bestå, men at de finansielle rammebetingelsene må styrkes. Avinor har i regnskapet for 2023 lagt til grunn at selskapet fremover vil ha finansielle rammebetingelser som er tilpasset samfunnsoppdraget og ambisjonsnivået for det sektorpolitiske føringene.

### 2.1.2 Langsiktig transportplanlegging

I 2023 har Avinor vært involvert i statens langsiktige transportplanlegging gjennom deltagelse i konseptvalgutredning for transportløsninger i Nord-Norge (KVU Nord-Norge) og arbeidet med Nasjonal transportplan 2025 – 2036 (NTP). Avinor deltar i prosessen sammen med Bane NOR, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier og Statens vegvesen. Det forventes at NTP 2025 – 2036 legges frem for Stortinget våren 2024.

I rammene for NTP 2025 – 2036 fokuseres det på god kapasitetsutnyttelse av eksisterende infrastruktur og tilrettelegging for å nå Norges klima- og miljømål. Gjennom deltagelse i NTP-prosessen bidrar Avinor til å fremme luftfartens rolle og betydning i den langsiktige utviklingen av Norges transportsystem samt styrkes gjennom bærekraftig og digital omstilling. Omstilling av luftfarten krever langsiktige og kraftfulle virkemidler med en helhetlig tilnærming. Det er viktig å sette brukernes behov i sentrum for utvikling og prioritering av landets fremtidige transportsystem.

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2025 - 2036 har Avinor svart på oppdrag om null- og lavutslippsteknologi i luftfarten og behov for tilrettelegging på lufthavnene ved innfasing av null- og lavutslippsluftfartøy. Avinor anbefaler en tilnærming med tiltak i et kort og lengre tidsperspektiv. Tiltakene på kort sikt er viktige for å bygge opp under det norske markedet som testområde og første marked for innføring av null- og lavutslippsluftfartøy, i tråd med regjeringens ambisjoner. På spørsmål om finansiering av investeringer på lufthavnene i omstillingsfasen har Avinor vært tydelig på at dette vil kreve tilgang på økonomiske virkemidler utenom dagens finansiering fra sivil luftfart.

For luftfarten er energiomstilling nødvendig for å kunne levere på målene for utslippsreduksjoner. Tilgang til energi vil bli avgjørende. Utfordringene med å sikre energi, på rett sted, til rett tid gjelder for alle aktørene i transportsektoren. Transportvirksomhetene har gjennom NTP-arbeidet anbefalt videre strategisk samhandling om den samlede transportsektorens tilgang til kraft og etablering av verdikjeder for alternative drivstoff. Bedre kunnskapsgrunnlag om transportsektorens energibehov vil være et viktig utgangspunkt for å se utviklingen av energi- og transportsystemet mer i sammenheng.

## 2.2 STRATEGISKE PRIORITERINGER

Avinors strategi og langsiktige målbilde skal sikre at selskapet løser samfunnsoppdraget sikkert, effektivt og bærekraftig og understøtte de sektorpolitiske målsettingene. Som selvfinansiert virksomhet skal Avinor, uten behov for statsstøtte eller subsidier, drives innenfor en finansielt forsvarlig ramme der samlede driftsinntekter, driftskostnader og investeringer skjer innenfor en total lønnsomhet som opprettholder eller utvikler konsernets verdi og som forsvarer regnskapsførte verdier.

Avinor har et årlig ressursbruk på ca. 11 milliarder kroner, hvorav 7-7,5 milliarder kroner er drift og 3,5 milliarder kroner er prosjekter. I det følgende gjøres det nærmere rede for selskapets overordnede strategiske prioriteringer. Prosjektportefølje- og porteføljestyring er nærmere omtalt i kapittel 2.3. Prosjektportefølje og utvikling.

### 2.2.1 Sikker, stabil og kostnadseffektiv drift

Sikker og stabil drift er grunnlaget for Avinors virksomhet og prioriteres høyt. For andre år på rad ble Oslo lufthavn i 2023 kåret av Eurocontrol som den mest punktligste av alle europeiske lufthavner. Oslo lufthavn fikk i 2023 også pris av ACI EUROPE som uttrykk for anerkjennelse for sitt arbeid innen bærekraft, innovasjon og operativ drift i konkurranse med mange andre lufthavner i Europa.

Avinor har fokus på kostnadseffektiv drift gjennom stordriftsfordeler, standardisering, teknologi og kvalitetsvurdering med en risikobasert tilnærming. Som del av konsernstrategien er det etablert et program for å realisere varige kostnadsreduksjoner for å sikre et finansielt robust konsern med riktig kostnadsbase i fremtiden. Målet er å utføre samfunnsoppdraget og sektorpolitiske oppgaver på en mest mulig ressurseffektiv måte.

Det er realisert kostnadsreduksjoner gjennom kontinuerlig forbedring og effektivisering. De største kostnadsreduksjonene er gjennomført i operativ drift og i investeringer, både innen lufthavnvirksomheten og flysikringstjenester. Kostnadsreducerende tiltak av mer varig art innebærer blant annet endrede operative konsepter innen blant annet vinterdrift, etablering av Airport Operations Center (APOC) på Oslo lufthavn, reduksjon i både operative stillinger og i stab- og støttetjenester samt innføring av teknologi som bidrar til automatisering og fjernstyring. Avinor ser et særlig potensial for kostnadseffektivisering innenfor digitalisering og automatisering.

### AIRPORT OPERATIONS CENTRE (APOC)

APOC på Oslo lufthavn åpnet i september 2021. Etableringen av APOC medfører at operative enheter som tidligere holdt til på ulike steder på lufthavnen ble samlet i ett operativt miljø, lokalisert i ett kontrollrom.

APOC har ført til et tettere samvirke mellom operative enheter internt i Avinor, og blitt et tydeligere kontaktpunkt for de øvrige aktørene på Oslo lufthavn.

APOC danner fundamentet for videre utvikling av driften, med datadrevet produksjonsstyring og tettere samarbeid både mellom aktørene lokalt på lufthavnen, og med mulighet for optimalisering og sentralisering av driftsoppgaver internt i Avinor.



Avinor er en stor infrastruktureier, både av fysisk og digital infrastruktur. Selskapet eier blant annet 1,2 millioner kvadratmeter bygg, 8 millioner kvadratmeter flyoperative baneanlegg i tillegg til driftskritisk utstyr innen grupper som rullende materiell, elektro, vann/avløp, sikkerhetsutstyr og IT-tekniske anlegg. Samfunnsoppdraget om å drifte og utvikle et nettverk av lufthavner og luftrom krever betydelige investeringer for å vedlikeholde gjeldende infrastruktur, og oppgradere og utvikle ny infrastruktur. I 2023 ble det nye bagasjeanlegget på Oslo lufthavn mekanisk ferdigstilt, og når det i driftsettes i løpet av 2024 vil lufthavnen ha et moderne bagasjeanleggene med kapasitet og funksjonalitet tilpasset forventede behov i lang tid fremover.

Avinor anser teknologi som en sentral strategisk muliggjør, og teknologi vurderes tidlig i behov- og prioriteringsprosessen, for derigjennom å sikre at alternative teknologiske og fremtidsrettede muligheter vurderes for å ta vare på og utnytte den infrastrukturen selskapet har ansvar for. Sikker og stabil drift med en risikobasert tilnærming er et hovedkriterium når Avinor prioriterer prosjekter. Avinors investeringer og tiltak innenfor dette området skal bygge opp under målet om en enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.

2.2.2 Finansiell robust med riktig kostnadsbase i fremtiden  
Gjennom en ambisiøs inntektsagenda og en videreføring og videreutvikling av tydelig kostnadsfokus gjennom målbare tiltak, skal Avinors finansielle robusthet gjenopprettes og fremtidig økonomisk handlingsrom styrkes.

Avinor er selvfinansiert gjennom de to hovedinntektskildene trafikkinntekter (avgifter) og kommersielle inntekter fra aktiviteter i tilknytning til lufthavnene. Avinor har mål og tiltak som både skal øke inntektene for å sikre en bærekraftig finansiering av samfunnsoppdraget. Aktuelle nye områder er ruteutvikling som kombinerer passasjerer og frakt, utvikling av arealene rundt lufthavnene og tilrettelegge for ny luftmobilitet med passasjer- og fraktdroner. Avinor arbeider kundedrevet og innovativt gjennom partnerskap med andre for å nå dette målet. For konsernet innebærer dette at vi søker partnerskap med aktører for å løse samfunnsoppdraget mest mulig effektivt og fremtidsrettet.

I 2023 har konsernet hatt særlig fokus på å utvikle og implementere en ny og ambisiøs strategi for å styrke inntektene til Avinor. Dette inkluderer tiltak som legger til rette for økt verdiskapning hos Avinors leietakere, økte kommersielle tilbud til alle reisende, og styrket tilbud for parkering og betalingstjeneste for lading av elektriske kjøretøy for lufthavnens brukere. Flere nye flyruter ble etablert, og det ble åpnet kjølehotell på Oslo lufthavn som et viktig ledd i fraktstrategien.

Avinor arbeider kontinuerlig med tiltak for å drive kostnadseffektivt. Dette inkluderer mer datastyrt vedlikehold, smartere kjemikaliebruk, konvertering av konsulenter til fast ansatte og energistyring. Avinors analyser viser at tiltakene som vil gi størst effekt på kostnadseffektivisering fremover avhenger av mer strukturelle grep og teknologisk utvikling. Et fornyet kostnadsprogram ble startet i 2023, hvor utnyttelse av data og teknologi er en sentral muliggjør.

Det må imidlertid investeres for å hente ut effekter av ny teknologi, og teknologi inngår i stadig større andel av konsernets totale investeringer og prosjekter. Det er derfor opprettet en egen teknologiportefølje med forsterket porteføljestyring i Avinor.

### 2.2.3 Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart

Avinors visjon er å binde Norge og verden sammen gjennom bærekraftig luftfart. Størsteparten av klimagassutslippene i luftfarten skjer utenfor Avinors egen virksomhet. Like fullt ønsker Avinor å være en aktiv pådriver og tilrettelegger for bærekraft i luftfarten som helhet, og selskapet investerer derfor både i prosjekter som fremmer egen fossilfri drift og som bidrar til å tilrettelegge for å redusere utslipp fra andre aktører. Dette skal bidra til at Norge oppfyller nasjonale klimamål og internasjonale klimaforpliktelser.

Ny klima- og miljøstrategi ble vedtatt i 2023, og det ble vedtatt å etablere vitenskapsbaserte klimamål. Utskifting av energianlegget på Svalbard lufthavn ved omlegging fra kull til biogass ble startet. Dette vil redusere Avinors CO<sub>2</sub> utslipp betydelig. Som et ledd i konsernets satsing på fossilfri egendrift ble det besluttet å etablere solcellepaneler på Kristiansand lufthavn. Tiltaket er med på å redusere kraftkostnader, bidra positivt til nasjonal kraftbalanse og erverve verdifull erfaring med solcelleanlegg på tak. Ved å produsere kraft selv, frigjør vi den kraften vi ikke kjøper. På den måten kan nettselskapet bruke den kraften på annen omstilling, og vår kraftproduksjon bidrar dermed til å kutte utslipp andre steder i samfunnet. Det er identifisert flere lufthavner som kan være aktuelle for skalering av satsningen på egenprodusert kraft, og disse vil bli vurdert gitt positive kost/nytte vurderinger.

### 2.2.4 Teknologi som strategisk muliggjør

Den teknologiske utviklingen i samfunnet generelt, og i transportsektoren spesielt, skaper muligheter for økt nytte for de reisende og mer kostnadseffektiv drift. Avinor har derfor gjennom konsernstrategien tydelige ambisjoner på å realisere dette potensialet gjennom å være teknologidrevet og effektive i alle ledd av organisasjonen. Ny teknologi og digitalisering er strategiske muliggjørere for at Avinor kan drifte mer effektivt og løse samfunnsoppgavet i tråd med våre kunders forventninger og myndigheters krav.

### 2.2.5 Attraktiv arbeidsplass med rett kompetanse og et godt arbeidsmiljø

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

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



### 2.2.6 Internasjonalt samarbeid

Avinor arbeider kontinuerlig med å sikre god innsikt i og forståelse for de drivkreftene og trendene som påvirker luftfarten. Gjennom internasjonalt engasjement og samarbeid ønsker Avinor å sikre både selskapets interesser og posisjon og så langt det er mulig ivareta norske luftfartsinteresser i nært samarbeid med Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet. Avinor konsentrerer sitt internasjonale fokus på utviklingen i EU gjennom medlemskap og aktiv deltagelse i interesseorganisasjonene Airports Council International (ACI) EUROPE og Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO). Eurocontrol er en viktig tjenesteyter for sikker styring av luftrommet i Europa. Avinor samarbeider tett med Eurocontrol innenfor luftromstyring og i tilknytning til en rekke utviklingsprosjekter. ICAO følges også tett. Videre er selskapets kontakt mot aktørene i norsk luftfart, finansmarkedet, leverandørindustrien og relevante offentlige og private organisasjoner og næringslivet nasjonalt og internasjonalt svært viktige kilder.

Avinor har ingen forretningsvirksomhet utenfor Norge, men tilbyr mindre konsulentoppdrag for kunder i Norge og internasjonalt i et begrenset omfang. Eksempler på dette er design av navigasjonsprosedyrer, produksjon av kart og geografisk informasjon for luftfart og ulike tjenester tilpasset lufthavner som risiko- og sårbarhetsanalyser, hinderanalyser og utarbeidelse av underlag for sertifisering.

## 2.3 PROSJEKTPORTEFØLJE OG UTVIKLING

### 2.3.1 Porteføljestyring

Avinor har en stor og svært variert investeringsportefølje med hensyn til rasjonale for gjennomføring, prosjektenes størrelse og kompleksitet. Investeringene har som formål å sikre sikker og stabil drift (reinvesteringer), bygge opp under fremtidig behov, gjennomføre myndighetspålegg og -krav og bidra til å realisere konsernets overordnede strategi.

Den gjeldende porteføljen av pågående selvfinansierte prosjekter utgjør ca. 16 milliarder kroner. Den største delen av porteføljen består av store bygge- og teknologiprojekter som er i utførelsesfasen, som for eksempel implementeringen av et nytt flytrafikkstyringssystem med mål om høyere effektivitet, automatisering og oppfyllelse av kommende regulatoriske krav. Andre eksempler er nytt bagasjebehandlingssystem på Oslo lufthavn og implementeringen av fjernstyrte tårn på mindre regionale lufthavner fra et eget senter i Bodø.

Avinors andel av ny lufthavn i Bodø kommer i tillegg.

Avinor arbeider kontinuerlig med portefølje- og prosjektstyring. Formålet er å sikre at konsernet prioriterer de prosjektene som best støtter opp om Avinors målsettinger og samfunnsoppdrag gjennom effektiv prosjektgjennomføring og gevinstrealisering. Avinor har som følge av koronapandemien hatt et betydelig inntektsbortfall som fortsatt utfordrer selskapets evne til å finansiere investeringene fremover. Konsernstrategien skal bidra til at Avinors finansielle robusthet gjenopprettes og fremtidig økonomisk handlingsrom styrkes. Som følge av dette prioriteres porteføljen strengt etter klare kriterier for å optimalisere det begrensede finansielle handlingsrommet.

Avinors prosjektportefølje er strengt prioritert de senere årene, og gjennomførte vedlikeholdsinvesteringer i kritisk infrastruktur

og teknologi for å opprettholde drift har bevisst vært lavere enn behovet de siste tre årene. Vedvarende reduserte vedlikeholdsinvesteringer representerer imidlertid en økt operasjonell risiko med hensyn til stabiliteten i daglig drift og at etterslepet bygger seg opp. Avinor vurderer løpende behovet for vedlikeholdsinvesteringer opp mot selskapets økonomiske situasjon og behovet for sikker og stabil drift. Det gjøres grundige vurderinger av behovet for reinvestering etter endt levetid før et prosjekt besluttes og gjennomføres. Slike investeringer innbefatter store prosjekter som utskiftning av bagasjeanlegg og tårnsystem ved Oslo lufthavn, til mindre prosjekter som å skifte ut og vedlikeholde rullende materiell, flynavigasjonsutstyr, IT-infrastruktur, elektro og bygg- og anlegg. Investeringer i cyber og sikkerhet prioriteres høyt.

Selskapet har en langsiktig porteføljeplan som jevnlig revideres og prioriteres.

### FJERNSTYRTE TÅRN

Avinor introduserte fjernstyrt tårndrift for første gang i 2019, ved Røst lufthavn. I dag er lufthavnene Røst, Vardø, Hasvik, Berlevåg, Mehamn, Røros, Rørvik, Namsos, Svolvær, Sogndal og Førde en del av tårnsenteret i Bodø.

Det er besluttet å overføre ytterligere seks tårn til tårnsenteret i Bodø. De seks nye tårnene er Båtsfjord, Mosjøen, Sandane, Sørkjosen, Vadsø, og Ørsta-Volda.

Dermed vil antall tårn som styres fra senteret i Bodø bli til 21. I 2025 vil også tårnene i Molde, Sandnessjøen og Leknes overføres til senteret. Et digitalt tårn for Kirkenes lufthavn er tidligere vedtatt etablert lokalt. Det er også tidligere vedtatt at ny lufthavn Mo i Rana vil fjernstyres fra senteret i Bodø, og at nye Bodø lufthavn skal ha et digitalt tårn med lokal løsning.

I operativ drift vil innføring av såkalt "multippel drift" gi store besparelser. Det vil si at en AFIS-fullmektig kan betjene opptil tre lufthavner fra den samme arbeidsstasjonen. Teknologien er klar, den opereres allerede i simulator, og venter på endelig godkjenning fra Luftfartstilsynet. Dette vil være klart i 2025.

Luftfarten operer med særs høy sikkerhet, og det er et krav at sikkerheten i fjernstyrte tårn skal være like sikker eller sikrere enn tradisjonelle tårn. Avinor har drevet med fjernstyrte tårn i fem år nå, og sikkerheten er godt dokumentert.

Kongsberg Defence & Aerospace er hovedleverandør for teknologien ved Remote Towers Centre. Dette inkluderer avansert kamrateknologi som blant annet gjør det mulig å se i mørket, samt oppdage objekter som beveger seg på lufthavnen og i luftrommet. Dette er teknologi som vanligvis brukes i militære operasjoner.

Den nye teknologien gjør det mulig for Avinor å drive en mer effektiv tjeneste ved at man bygger opp et fagmiljø i det nye senteret i Bodø. I dag jobber det ca. 45 medarbeidere ved Avinors Remote Towers Centre i Bodø.

Indra Navia har levert ATM-systemet og kommunikasjonsløsningen.

AFIS er en forkortelse for «Aerodrome Flight Information Service», eller lokal flygeinformasjonstjeneste på norsk. En AFIS-fullmektig har som hovedoppgave å yte trafikkinformasjon til luftfartøy på bakken på lufthavnen og innenfor en avgrenset trafikkinformasjonssone i luftrommet rundt den enkelte lufthavn.

### 2.3.2 Lufthavnprosjekter med statlig finansiering

Avinor har under bygging nye lufthavner i Mo i Rana og Bodø på oppdrag fra Samfunnsdepartementet med statlig delfinansiering. Lufthavnprosjektene medfører betydelige ressursuttak fra Avinor selv om dette er prosjekter med statlig delfinansiering.

Den nye lufthavnen i Bodø skal finansieres av staten, Avinor samt gjennom et lokalt bidrag, og er forventet ferdigstilt i 2029/2030. Den nye lufthavnen i Mo i Rana er finansiert med statlige midler og et lokalt bidrag og er forventet ferdigstilt i 2026/2027.

### 2.3.3 Fremtidig kapasitet og behov ved Oslo lufthavn

Oslo lufthavn er Norges hovedflyplass og er det viktigste knutepunktet i det norske lufthavnet, og samtidig også den klart viktigste inntektskilden i Avinors samfinansiering av lufthavnene. De fremtidige rammevilkårene for utvikling av Oslo lufthavn vil derfor fortsatt være helt sentrale for Avinors evne til finansiering av det norske lufthavnet. Oslo lufthavn bør videreutvikles som knutepunkt ved å styrke rutetilbudet til/fra internasjonale destinasjoner. For å sikre dette er det viktig at Oslo lufthavn i fremtiden også har kapasitet til økt trafikk til/fra regionene på attraktive tidspunkter. Det er usikkert når et eventuelt behov for mer kapasitet oppstår. For Avinor dreier spørsmålet seg derfor ikke om å bygge en tredje rullebane, men å ta stilling til båndlegging av arealer som en opsjon for å løse et fremtidig kapasitetsbehov.

Regjeringen har nedsatt et uavhengig utvalg for å vurdere fremtidig kapasitet og behov ved Oslo lufthavn. Inntil dette arbeidet er slutført videreføres ikke planarbeid for en tredje rullebane. Utvalgets arbeid vil danne grunnlag for regjeringens konklusjon i spørsmålet om en mulig tredje rullebane ved Oslo lufthavn. Utvalget skal legge frem sin utredning senest sommeren 2024.

### 2.3.4 Teknologisk satsning

Samspillet mellom teknologi, prosesser og kompetanse vil være avgjørende for å løse samfunnsoppdraget enda bedre. Satsingen Avinor gjør på teknologi legger dette til grunn. Riktig bruk av teknologi legger grunnlaget for bærekraftig drift av Avinor og for å kunne løse oppgavene mer effektivt. Selv om Avinor er anerkjent for å ligge langt fremme teknologisk på enkelte områder, er det fortsatt et betydelig potensial for ytterligere automatisering, digitalisering og effektivisering av virksomheten. Store forskjeller i størrelse, organisering og bemanning på Avinors lufthavner krever dyp innsikt og forståelse for ulikhetene for å realisere effektive digitale løsninger på tvers av lufthavnnettverket.

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

Avinor har etablert et teknologisk mål bilde for å sette ambisjonsnivå og retning for teknologi som en strategisk komponent.

Målbildet bygger på tre fokusområder understøttet av digitale byggeklosser som skal være et virkemiddel for å bygge opp under driften og de strategiske satsningsområdene til selskapet:

- **Smarte lufthavner og lufthavnnettverk.** Avinor skal ved bruk av data, automatisering og fremvoksende teknologi drifte lufthavnene mer effektivt og utvikle inntektsgrunnlaget
- **Fremtidens luftromskontroll.** Europeisk luftfart går gjennom en omfattende digitalisering drevet av EUs Single European Sky (SES). Norge er forpliktet gjennom EØS-avtalen til å følge dette løpet. Avinor har etablert et eget program for å gjennomføre teknologiskiftet gjennom «Fremtidens ATM-system» (FAS).
- **Effektive konserntjenester.** Det vil utvikles mer effektive og skalerbare konserntjenester for å forenkle oppgavene og legge til rette for mer brukerorienterte beslutningsprosesser

## DIGALISERING AV LUFTROMMET

Europeisk luftfart går gjennom en omfattende digitalisering drevet av EUs Single European Sky (SES). Norge er forpliktet gjennom EØS-avtalen til å følge dette løpet. I tillegg til interne forretningskrav er utvikling innen ATM (Air Traffic Management) i stor grad drevet av krav og målsettinger innen SES. Avinors eksisterende ATM-system NATCON (Norwegian Air Traffic Control) skal fases ut og erstattes av nye systemer for å levere på krav fra SES.

Avinor har etablert et eget program for å gjennomføre teknologiskiftet gjennom «Fremtidens ATM-system» (FAS). Prosjektet karakteriseres som et av Norges største IT-prosjekter, og vil kreve store investeringskostnader og ressursuttak i Avinor. Teknologiskiftet vil i tillegg til å imøtekomme felleseuropeiske krav, bidra til styrket sikkerhetsnivå, muliggjøre økt effektivitet i luftrommet og øke forutsigbarheten for flyselskapene. Økt forutsigbarhet vil kunne redusere drivstoffbruket, og dermed føre til lavere CO<sub>2</sub>-utslipp og drivstoffkostnader for flyselskapene. FAS er imidlertid mye mer enn en ren utskifting av et system – endringen innebærer automasjon av flere oppgaver for operativt personell og er derfor et stort endringsprosjekt. Det er også ny teknologi innen teknisk drift og forvaltning. Avinor jobber derfor med hvordan vi skal levere et nødvendig kompetanseløft for alle berørte parter.

Avinors teknologipartner for å levere på SES er det spanske industrikonsernet Indra Sistemas. Avinor har valgt å gå inn i en allianse med seks andre flysikringsorganisasjoner i Europa med målsetting om mest mulig lik systemfunksjonalitet og lavere utviklingskostnader for alliansepartnerne. Allianansen benevnes iTEC SkyNex.

Programmet skal i første omgang implementere iTEC SkyNex for underveistjenesten som drives fra kontrollsentralene i Røyken og Stavanger. Dette er det første trinnet i en total utskifting av Avinors luftromsstyringssystem, med tilknyttede systemer i tårnene.

Alle ATM-systemene i Europa skal på litt lengre sikt dele dynamisk informasjon om flyginger på tvers av hele det europeiske nettverket med flyselskaper, luftfartøy, lufthavner og Eurocontrol Network Manager. Dette er også en stor endring som krever tid og ressurser, da alle systemer må endres for å tilpasse seg denne virkeligheten.

Lufthavner er knutepunkt i transportsystemet. Knutepunkt-funksjonen skaper aktivitet og gir muligheter for å utvikle lønnsomme kommersielle tilbud på og rundt lufthavnene. Deling av data er viktige for å skape effektive knutepunkt og for å tilby tjenestene og varene som kundene etterspør. Avinor har etablert løsninger som bidrar til datadrevet produksjonsstyring og tettere samarbeid mellom aktørene lokalt på lufthavnene. Videre deltar Avinor i tverrsektorielt datasamarbeid med de øvrige transportvirksomhetene.

Avinor arbeider med teknologi med ulik modenhet og har satt i gang flere teknologipiloter for å legge grunnlag for utvikling og implementering av mer effektive måter å løse samfunnsoppgavene på. Ett av tiltakene er samarbeidsprosjektet fremtidens kortbanenett i partnerskap med Widerøe. Prosjektet skal teste ut nye og fremtidsrettede måter å levere tjenester og prosesser til luftfarten via kortbanenettet. Utvikling av endrede driftsmodeller ved bruk av teknologi vil kunne kreve mer strukturelle endringer for å realisere potensialet.

### 2.3.5 FoU og innovasjon

Forskning, utvikling og innovasjon (FoUI) er viktige virkemidler innenfor mange av Avinors strategiske prosjekter. Avinor deltar både på nasjonale og europeiske arenaer i samarbeid med oppstartselskaper og -miljøer, academia, forsknings- og utdanningsinstitusjoner og offentlige og private virksomheter. Innovasjon er ikke bare nyskaping, men også verdiskapning. Vi er opptatt av å utnytte ressursene på best mulig måte, finne gode og effektive løsninger som bidrar til sikker, stabil og effektiv drift. For at Avinor skal kunne være en pådriver i klima- og

bærekraftsarbeidet, er denne type strategisk samarbeid og partnerskap avgjørende. Avinor har inngått en samarbeidsavtale med SINTEF og deltar i en rekke FoU-prosjekter.

Videre har Avinor sammen med Luftfartstilsynet, SINTEF og Norsk Industri etablert Grønt luftfartsprogram. Programmet skal bidra til utvikling og sikker integrering av null- og lavutslippsteknologi og til at regulatoriske forhold blir ivarettatt fra en tidlig fase.

Avinor deltar også i nettverk knyttet til NTNU, fakultet for informasjonsteknologi og elektronikk. Avinor har vært med i EUs FoU-program SESAR under Single European Sky siden 2009 både på flysikrings- og lufthavnprosjekter. Gjennom partnerskap som iTEC-alliansen får Avinor tilgang til kunnskap, utvikling og innovasjon, i samarbeid med andre industri- og bransjeaktører.

Deltakelse i nasjonale og internasjonale partnerskapsprogrammer og samarbeidsarenaer for FoUI er en svært viktig del av Avinors strategi. Avinor deltar til enhver tid i forsknings-, utviklings- og innovasjonsprosjekter som kan bidra til at selskapet løser oppgavene sine på en bedre og/eller mer effektiv måte.

På klimaområdet har norsk luftfart og Avinor vært ledende internasjonalt i innføring av bærekraftig flydrivstoff. Mye tyder også på at norsk luftfart vil være tidlig ute i innføring av null- og lavutslippsteknologi i luftfarten. Denne type engasjement i tidlig fase innebærer utviklingsarbeid og kontakt med FoU-miljøer. Avinor har også over tid engasjert seg i FoU-prosjekter som del av pådriverrollen for å få på plass produksjon av bærekraftig flydrivstoff basert på de naturgitte ressursene vi har i Norge.

#### TULIPS

Avinor og SINTEF er i perioden 2022 - 2025 norske partnere i det EU-finansierte prosjektet TULIPS<sup>5</sup> som skal demonstrere teknologier for grønn omstilling av lufthavner. Prosjektet er ledet av Amsterdam lufthavn Schiphol. Arbeidet i prosjektet foregår i tett samarbeid med SINTEF, og Avinors engasjement i prosjektet er i hovedsak knyttet til bærekraftig flydrivstoff (der Avinor leder deler av arbeidet), sirkulærøkonomi, samt forberedelser og tilrettelegging for null- og lavutslippsfly (lading og hydrogen).

#### AVIATE

Avinor er, sammen med SAS og Telenor, involvert i prosjektet AVIATE (Aviation in a low-carbon society) som brukerpartnere. Det femårige prosjektet (2020 - 2024) ledes av CICERO og er finansiert av Norges forskningsråd. Prosjektet skal blant annet undersøke hva som driver framtidig etterspørsel etter flyreiser, og se på et bredt sett med virkemidler og tiltak som kan redusere klimapåvirkningen. Videre skal prosjektet presentere de første anslagene for klimaeffekten av kondensstriper fra flyvninger i Norge og revidere og tilpasse eksisterende scenarier for å utvikle mer detaljerte og mer realistiske utslippsscenarioer for luftfart.

#### Bio4Fuels

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

#### NeX2G

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

#### Elnett21

Elnett21 er et innovasjonsprosjekt støttet av Enova. Formålet er å demonstrere hvordan best mulig bruk av eksisterende strømmenn kan redusere eller utsette utbygging av nytt nett. Dette er tenkt løst bl.a. ved lokal strømproduksjon, samt at smart styring og lagring av energi, kan bidra til å redusere behovet for strøm fra overordnet nett. Avinor ved Stavanger lufthavn deltar i prosjektet. Se omtale under Energi i kapittel 5.2.

<sup>5</sup>Demonstrating lower polluting solutions for sustainable airports across Europe | TULIPS Project er et prosjekt under EU-programmet Horizon 2020

### 2.3.6 Fremtidens luftmobilitet

Digitalisering og teknologisk utvikling i samfunnet generelt og i luftfarten spesielt, skaper muligheter for nye måter å dekke samfunnets behov for mobilitet. Passasjer- og fraktdroner og elektrifiserte fly representerer et nytt kapittel i luftfarten som kan omtales som ny luftmobilitet og gir mulighet for bedre og mer bærekraftig mobilitet. På kort og mellomlang sikt vil ny luftmobilitet kunne spille en viktig rolle i etablering av effektive og miljøvennlige logistikk-løsninger for frakt. På lengre sikt vil den også være aktuell for persontransport.

Lufthavnene utgjør knutepunkt som knytter sammen mobilitetsmarkeder på ulike nivå. Ny luftmobilitet vil ha andre krav til infrastruktur enn tradisjonell luftfart. Det ventes derfor en fremvekst av landingsplasser i tilknyttet byer, på lufthavner og ved andre knutepunkter. I partnerskap med relevante aktører vil Avinor vurdere muligheten for å etablere landingsplasser, eller såkalte «Vertiports», for eVTOLs i tilknytning til eksisterende lufthavnstruktur, for eksempel som del av en knutepunktutvikling.

Avinor tester bruk av droner til effektivisering av en rekke driftsoppgaver på lufthavnene som eksempelvis til inspeksjoner og overvåkning.

Avinors infrastruktur og tjenester må tilpasses ny luftmobilitet slik at den kan nå sitt potensiale som transportform. Det betyr også en annen organisering av luftrommet og andre flysikrings-tjenester for å kunne operere sikkert i forhold til tradisjonelle luftfartøy. Avinor har tatt i bruk systemer for detektering av droner i nærheten av lufthavnene. Avinor deltar i et internasjonalt samarbeid for å utvikle systemer for håndtering av uautorisert dronebruk.

For å ivareta sikkerheten og utløse potensialet som ligger i ny luftmobilitet må trafikkstyring i luftrommet etableres. Avinor utvikler og implementerer et system for luftromsstyring og på lang sikt integrasjon mot dagens luftromsstyring for bemannet luftfart.

Det er fastsatt EU-regler for et digitalt system for «felles informasjonstjenester» (CIS-Common Information System) som skal dekke alt som foregår i luftrommet med droner. Regjeringen har i nasjonal luftfartsstrategi om Bærekraftig og sikker luftfart (Meld. St 10 (2022 - 2023)) uttalt at Avinor har nødvendig erfaring og kompetanse for å ta ansvaret for utøvelse av CIS i norsk luftrom og bør utpekes som nasjonal tjenesteyter.

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

Basert på samfunnsoppdraget og det ansvaret selskapet har for å drifte og utvikle bakke-infrastrukturen for sivil luftfart og flysikringstjenester inkludert luftromsstyring for sivil og militære sektor, vil Avinor ta en sentral rolle for å tilrettelegge for ny luftmobilitet.

Som en del av konsernets strategi arbeider Avinor systematisk med hvordan droner kan inngå som en del av fremtidens luftmobilitet.inntekspotensialet er begrenset i den innledende fasen, men vi forventer at dette markedet i fremtiden vil kunne generere både avgiftsinntekter og kommersielle inntekter.

## 2.4 TILGJENGELIGHET FOR ALLE

For at alle skal kunne reise og delta i samfunnets ulike tilbud, må reisen til og fra være tilgjengelig for alle. Derfor er universell utforming et viktig premiss i Avinors arbeid. Det gjennomføres regelmessige tilstandsanalyser for universell utforming av lufthavnene etter «Forskrift om universell utforming av lufthavner og om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter ved lufttransport» som grunnlag for utforming av tiltak. Avinor budsjetter årlig med tiltak på universell utforming og gjennomfører tiltak med utgangspunkt i en samlet plan for konsernets 43 lufthavner.

Avinors ambisjon har i utgangspunktet vært å fullføre tiltakene som helhet innen utgangen av 2025, men pandemi og påfølgende krevende økonomisk situasjon har gjort at Avinor har måttet prioritere avvik som har kunnet resultere i personskaide mens tiltak av mindre alvorlig karakter vil måtte tas på et senere tidspunkt. Dette inkluderer blant annet et merkeprosjekt som skal sikre helhetlig merking av glassfelt, dører og komplettering av ledelinjer. Prioriterte tiltak vil utføres innen utgangen av 2025 eller 2026. Innen 2036 vil planlagte fysiske tiltak innen universell utforming i hovedsak være utført.

Avinors bygningsmasse består av mange eldre bygg fra perioden 1970 og nyere, og oppført etter eldre forskrifter. Det ble i 2014/2015 likevel lagt til grunn at det var gjeldende forskrift den gang, TEK10, som skulle ligge til grunn for tilstandsanalysene, og som skulle være utgangspunkt for tiltakene. På et tidspunkt vil det måtte være behov for å legge til grunn et høyere forskriftsnivå. Det vil da måtte gjennomføres nye tilstandsanalyser, men det forutsettes at dette finner sted etter at tiltaksplanen i hovedsak er gjennomført i 2025/2026.

Tiltakene så langt har i hovedsak satt søkelys på publikumsarealer, men det vil fremover også være nødvendig å tilrettelegge for egne ansatte i større grad enn tidligere.

Avinor opplever at det hos brukergruppene er et større behov for tiltak innen tjenestedytelse og informasjonsoverføring. Det er et behov som kommer i tillegg til de fysiske tiltakene, som har betydning for informasjonsflyten ved lufthavnene, og som vil ha betydning for samarbeid med andre leverandører og utforming av produkter. Dette er noe som vil måtte vurderes som ytterligere tiltak.

Avinors assistansetjeneste bidrar sammen med universell utforming til å gi en trygg ramme for reisende med redusert mobilitet. Dette er et omfattende tilbud fra ankomst på lufthavnen til vedkommende er vel ombord i flyet, og omfatter både bestilling og gjennomføring av reisen.







# 3. Samfunnssikkerhet og beredskap

Avinor er ansvarlig for samfunnskritisk infrastruktur og spiller dermed en viktig rolle i Totalforsvaret. Oppmerksomheten rundt terrorhendelser, cyberangrep, internasjonal uro og pandemier har økt, og klimaendringer øker naturfarerisiko og fysisk påvirkning på infrastrukturen. Med sikring av den fysiske infrastrukturen kan Avinor bidra til å løse utfordringer knyttet til sikkerhet og beredskap.

## 3.1 SAMFUNNSSIKKERHET

Avinor har i 2023 utviklet en strategi for samfunnssikkerhet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Strategien legger føringer og målsetninger for selskapets arbeid de neste år. Overordnet mål for Avinor er at lufthavndriften og luftromskontrollen har god motstandsevne mot negativ påvirkning av naturhendelser og menneskeskapt hendelser. Strategien dekker bredden av investeringer, drift og samhandling Avinor har med øvrige aktører i både øvelser og hendeshåndtering. Hurtige endringer i utfordringsbildet, teknologisk utvikling og behov hos øvrige samfunnsaktører i relasjon til samfunnssikkerhet følges opp fortløpende for å kunne holde tritt med dagsaktuelle utfordringer.

## 3.2 BEREDSKAP OG KRISEHÅNDTERING

Etter invasjonen av Ukraina i februar 2022 fortsatte Avinor i 2023 arbeidet med å sikre at ledelsen i selskapet til enhver tid er oppdatert på sikkerhetssituasjonen i Europa, samt nasjonalt trusselbilde. Sikkerhetsnivået ved Avinors enheter ble hevet i samsvar med sikringsbehovet for grunnleggende nasjonale funksjoner. I utviklingen av passende sikringstiltak har Avinor samarbeidet med relevante aktører og myndigheter. Avinor ble i 2023 med i et nordisk samarbeid for å utvikle bedre forståelse av felles avhengigheter innen transportsektoren og samfunnssikkerhetsarbeidet.

Det ble gjennomført ytterligere kartlegging- og utviklingsarbeid for å styrke Avinors evne til å oppdage og varsle om ulovlig droneflyging i lufthavnens nærområde. Tiltakene vil forbedre

flysikkerheten samtidig som det vil kunne gi økt kunnskap om dronebruk i samfunnet generelt.

Økt digitalisering krever at selskapet håndterer risiko for økt sårbarhet, særlig innenfor cyber-sikkerhet som kan sette sentral infrastruktur ut av spill. Dette har blitt særlig aktualisert ved Russlands krigføring i Ukraina. Forsvarets nasjonale sikkerhetsinteresser vil bli en av de store drivkreftene fremover. Dette krever utvikling av kompetanse i selskapet innenfor relevante områder og tett koordinering med Forsvaret.

Krisehåndteringsplanen og øvingsplanen for Avinor ble oppdatert med erfaringene fra pandemihåndteringen. Det ble gjennomført en rekke øvelser for relevante deler av kriseorganisasjonen. Kritiske ekstremværhendelser ble håndtert godt sammen med andre samfunnsaktører. Hendelsene hadde ikke alvorlige konsekvenser og styrket selskapets fremtidige kapasitet til å håndtere lignende hendelser.

## 3.3 TOTALFORSVARET

Avinor har en aktiv rolle i totalforsvaret gjennom løpende samarbeid med blant annet Forsvaret, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og sentrale sivile aktører. Samarbeidet har særlig vært rettet mot planer og planverk, slik at aktørens forventninger og behov i størst mulig grad blir avklart på forhånd. I tillegg har det vært gjennomført flere øvingsaktiviteter hvor Avinors lufthavner og fagressurser ble involvert. Avinor har bedret egen kapasitet for håndtering av gradert kommunikasjon med relevante aktører i totalforsvaret. Avinors toppledelse og fagpersonell har samarbeidet med Forsvaret og andre aktører i totalforsvaret i ulike fora og faggrupper.

## 4. Flysikkerhet

Rammene for sikkerhetsarbeidet i Avinor er et omfattende nasjonalt og internasjonalt regelverk. Norge følger de internasjonale forpliktelser som kommer frem av EØS-avtalen og ICAOs (FNs internasjonale organisasjon for sivil luftfart) anbefalinger. Basert på disse innfører Luftfartstilsynet norske bestemmelser som Avinor er forpliktet til å følge. Avinor deltar aktivt i internasjonalt arbeid, som blant annet i utviklingen av nytt luftfartsrelatert regelverk i Europa. Avinor har definert et overordnet sikkerhetsmål som lyder: Ingen luftfartsulykker eller alvorlige personskader der Avinor er involvert.

Sikkerhetsarbeidet i Avinor er basert på sikkerhetsmålet. Dette legges til grunn ved planlegging, organisering og gjennomføring av alle aktiviteter i Avinor. I Avinor er alle sikkerhetskritiske arbeidsoperasjoner underlagt et konsernfelles styringssystem, og det jobbes systematisk med overvåking og kontinuerlig forbedring av styringssystemet, herunder flysikkerhetsstyringen.

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

Sikkerhetsarbeidet er knyttet til den strategiske konsernmålsettingen sikre, stabile og effektive tjenester. For å påse at Avinors tjenester utføres og leveres på et akseptabelt eller forbedret flysikkerhetsnivå, arbeides 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.

### 4.1 ULYKKER OG ALVORLIGE LUFTFARTSHENDELSER

Risikoen for at Avinor skal være årsak til, eller medvirke til, luftfartsulykker eller alvorlige luftfartshendelser, skal ligge på et så lavt nivå som praktisk mulig. Det var i 2023 ingen luftfartsulykker med eller uten personskader. En nærpassering mellom et passasjerfly på innflyging til Stavanger lufthavn og et småfly like ved lufthavnen i

oktober 2023 vurderes som en alvorlig luftfartshendelse der Avinor Flysikring var medvirkende part. Hendelsen ble rutinemessig rapportert til Luftfartstilsynet og det ble gjennomført en intern undersøkelse for å fastslå årsaker til hendelsen og utarbeide tilrådninger til tiltak for å forhindre liknende hendelser i fremtiden.

### ULYKKER OG ALVORLIGE LUFTFARTSHENDELSER 2021-2023

	ALVORLIG LUFTFARTSHENDELSE	LUFTFARTSULYKKE U/PERSONSKADER	LUFTFARTSULYKKE U/PERSONSKADER
2023	1	0	0
2022	0	0	0
2021	0	0	0

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

### 4.2 SECURITY

Avinor har sammen med ACI, TSA og Heathrow utviklet en åpen kommunikasjonsstandard for integrasjon av securityutstyr fra forskjellige leverandører. Standarden er benyttet som krav til utstyrstilbydere i anskaffelsesprosesser. Bruk av ikke-proprietær kommunikasjonsprotokoll gir mulighet til informasjonsdeling og optimalisering av sikkerhetsprosessene på tvers av lufthavner og bedre ressursutnyttelse. Standarden vil muliggjøre informasjonsdeling med andre samfunnsaktører i håndtering av hendelser i fremtiden.

Arbeidet med oppgradering av røntgenkapasitet for innsjekket bagasje, samt røntgenmaskiner og portaler på de minste lufthavnene har fortsatt. Avinor har startet forberedelser for å kunne møte forventede fremtidige krav relatert til utstyrskonfigurasjoner og prosesser i sikkerhetskontrollene ved lufthavnene.

Sammen med ACI og andre partnere har Avinor arbeidet inn mot EU for å utvikle et fremtidig regelverk for airport security som passer luftfarten i Norge og våre enheter.

Arbeidet med optimalisering av adgangskontroll og områdekontroll gjennom økt bruk av automatiserte prosesser for utstedelse av adgangskort er utviklet videre. Bruk av digitale passersedler og en reduksjon av manuelle prosesstrinn bidrar til større kapasitet til oppfølging om kvalitetskontroll, samt økt ansvarliggjøring av brukerne av digitale passerbevis.

#### 4.3 KVALITETSREVISJONER

Som ett av flere virkemidler i arbeidet med å vedlikeholde en god sikkerhetskultur og et høyt flysikkerhetsnivå gjennomføres det regelmessig revisjoner, både ved enhetene og av spesifikke fagområder.

Formålet med revisjoner er å sikre ivaretagelse av relevante lover og forskrifter, samt sikre best mulig styring mot selskapets mål. I tillegg er revisjoner et bidrag til mulige forbedringer innenfor rammene av Avinors sertifiseringer. Et revisjonsprogram etableres årlig i henhold til regelverkets bestemmelser og godkjennes av konsernsjefen. Revisjonsprogrammet omfatter krav i Luftfartslovgivningen, Arbeidsmiljøloven og Sikkerhetsloven, med tilhørende forskrifter, dessuten relevante ISO-standarder, samt forskrifter og standarder innenfor ytre miljø.

Interne revisjoner, revisjoner av aktører på Avinors lufthavner og revisjoner av leverandører gjennomføres. Funn som avdekkes

gjennom interne og eksterne revisjoner legges inn som avvik i Avinors avvikshåndteringssystem og følges opp av den som er definert som risikoeier, kontraktsansvarlig eller oppnevnt kontaktperson. Betydelige avvik (Level 1), gjentakende funn og trender fra gjennomførte revisjoner blir rapportert direkte til konsernsjefen gjennom Central Safety Review Board (C-SRB). Revisjonsaktiviteten avdekket i 2023 ingen betydelig avvik (Level 1) i forhold til lover, forskrifter og Avinors styrende dokumenter som reduserer nivået på eller er en fare for sikkerheten.

#### 4.4 AVINOR SITT FORHOLD TIL LUFTFARTSTILSYNET

Luftfartstilsynet er Norges nasjonale luftfartsmyndighet og fører tilsyn med Avinor, som ett av mange tilsynsobjekter. Deres overordnede mål er en trygg og samfunnsnyttig luftfart. Luftfartstilsynet er direkte underlagt Samferdselsdepartementet som blant annet fastsetter mål, prioriteringer og krav til Luftfartstilsynets virksomhet. Samferdselsdepartementet har dermed en direkte og en indirekte rolle overfor Avinor, både som eier av Avinor og som overordnet myndighet og regulator for tilsynsorganet til Avinor og resten av luftfarten i Norge.

Luftfartstilsynet fikk i 2023 mandat fra Samferdselsdepartementet for å fortsette arbeidet med å legge til rette for mer klimamessig bærekraftig luftfart. Avinor samarbeider med Luftfartstilsynet om tilrettelegging for utvikling av luftfartøy, luftrum og bakkeinfrastruktur som kan bidra til dette.





# 5. Bærekraft

## 5.1 GENERELT

Avinor har rapportert på klima, miljø og sosiale forhold i over 20 år blant annet etter kravene i Regnskapsloven. Siden 2006 har Avinor utarbeidet klimaregnskap for scope 1 og 2 etter GHG-protokollen, og fra 2014 har konsernet rapportert etter GRI. I 2021 gjennomførte Avinor en første kartlegging av hvilke av konsernets økonomiske aktiviteter som er omfattet av EUs taksonomi. I 2022 og 2023 har det blitt jobbet videre med dette og ikke minst forberedelse til fremtidig rapportering etter EUs Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).

CSRD vil være gjeldende for Avinor fra regnskapsåret 2024. I Eierskapsmeldingen (Meld. St. 6 (2022–2023)), er det dessuten klare forventninger til at statlig eide selskaper skal sette vitenskapsbaserte klimamål og gjennomføre klimarisiko- og naturrisikoanalyser. Dette medfører en betydelig omlegging av bærekraftrapporteringen. I Års- og bærekraftrapporten for 2023 har Avinor begynt å tilpasse strukturen og rapporteringen i henhold til de relevante European Sustainability Reporting Standards (ESRS) etter CSRD. Videre implementering og justeringer vil arbeides med frem til avleggelsen av 2024-rapporten. EU sine omfattende krav til standardisering, transparens og attestasjon av opplysningene, vil bidra til å gi markedet og andre interessenter relevant og pålitelig informasjon som også kan sammenliknes med andre virksomheter.

**5.1.1 Nærmere om forberedelser til rapportering etter CSRD**  
Gjennom 2023 startet Avinor arbeidet med en dobbelt vesentlighetsanalyse etter metodikken i CSRD. Analysen bygger blant annet på årlige vesentlighetsanalyser som Avinor tidligere har gjennomført i forbindelse med miljøstyring etter ISO 14001, og OECDs rammeverk for aktsomhetsvurderinger. Analysen vil bli ferdigstilt og forankret i Konsernledelsen, Revisjonsutvalget og Konsernstyret i første halvdel av 2024 og vil ligge til grunn for Avinors videre rapporteringsarbeid etter CSRD. Den doble vesentlighetsanalysen er dynamisk og vil bli vurdert på nytt i annet halvår 2024.

Avinor sendte forpliktelsesbrev til SBTi (Science Based Targets initiative) i juni 2023. Siden 2006 har Avinor utarbeidet klimaregnskap for scope 1 og 2 i henhold til Green House Gas Protocol, men

klimaregnskapet for scope 3 har ikke vært fullstendig. Høsten 2023 ble det arbeidet med å sette et referanseår med klimaregnskap for scope 1, 2 og 3, og arbeidet med tiltaksplan er påbegynt. Sistnevnte bygger på konsernets tidligere klimatiltaksplaner. Det planlegges å sende søknad til SBTi i løpet av andre kvartal 2024.

I 2024 vil Avinor ferdigstille og publisere en klimarisikoanalyse for virksomheten i henhold til TCFD (Task Force on Climate-Related Financial Disclosures). Analysen bygger blant annet på vurderinger av fysisk klimarisiko (klimatilpasning) gjennomført i 2014 og 2022, samt en ny kartlegging og vurdering av overgangsrisikoer og -muligheter.

I midten av februar 2024 publiserte det statlig oppnevnte Naturrisikoutvalget sin rapport «I samspill med naturen — Naturrisiko for næringer, sektorer og samfunn i Norge» (NOU 2024: 2.). I denne konkretiseres blant annet forventninger til at statlig eide selskaper gjennomfører naturrisikovurderinger. Avinor planlegger å gjennomføre en naturrisikoanalyse i løpet av 2024. En slik vurdering omfatter både lokaliteter, forretningsmodell og strategi for biologisk mangfold, samt økosystemrelaterte fysiske-, overgangs- og systemiske risikoer og muligheter. Blant annet vil kartleggingene av biologisk mangfold på Avinors lufthavner som ble gjennomført i 2009-2014 legges til grunn.

De vitenskapsbaserte klimamålene (SBTi), klimarisikoanalysen (TCFD) og naturrisikoanalysen (TNFD) vil være viktige for rapportering i henhold til CSRD.

### 5.1.2 Interessentdialog

Avinors virksomhet kan ha både positiv og negativ påvirkning på lokalsamfunn, urbefolkning, mennesker, dyr, klima og miljø. Med utgangspunkt i Avinors kjernevirksomhet har interne og eksterne interessenter blitt kartlagt i henhold til forventninger i ISO 14001, OECD rammeverket og ESRS. Interessentene er vurdert både med hensyn til å identifisere deres forventninger og krav, deres reelle innflytelse på Avinors beslutninger, og samlet sett med hensyn til deres vesentlighet. Analysen inkluderer Avinors samsvarsforpliktelser overfor interessenten, samt en vurdering av oppfølgingsstrategi og tiltak der det er relevant.

Aktiv kommunikasjon med disse interessentene, og en fullstendig forståelse av deres forventninger og krav er ansett å være av stor betydning for å bidra til oppnåelse av Avinors bærekraftstrategi. Videre er andre interessenter identifisert og intervjuet som en del av arbeidet med Avinors doble vesentlighetsanalyse for å identifisere vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter.

Landarealene avsatt til ny lufthavn i Mo i Rana har vært reinbeite for urbefolkning i området. Avinor har hatt tett dialog med berørte reinbeitedistrikt. Det er gjennomført analyser og kartlegging av negative konsekvenser og utarbeidet avbøtende tiltak for å gjenopprette skade påført de berørte.

### 5.1.3 Policyer

Avinors konsernledelse vedtok i oktober 2023 en oppdatert klima- og miljøpolicy samt tilhørende klima- og miljøstrategi for perioden 2023-2025. Policyen beskriver overordnede prinsipper for klima- og miljøarbeid i Avinor, der formålet er at Avinor skal forbedre egen miljøprestasjon og at konsernet skal være en aktiv pådriver for bærekraftig luftfart. Avinor skal etterleve både myndighetspålagte krav og egne krav, og miljøstyringen skal være sertifisert i henhold til ISO 14001. Avinor skal ha en fullstendig oversikt over sin totale klima- og miljøpåvirkning, og jobbe aktivt med å redusere denne. Det er fastsatt både kortsiktige og langsiktige mål med tilhørende tiltak og KPIer for relevante miljøaspekter som er påvirket av Avinors aktiviteter, produkter og tjenester. For å sikre en omforent forståelse av beskrivelsen av miljøpåvirkning er strategiens delpunkter relatert til både FN's bærekraftsmål og CSRD. Mål og tiltak for hvert miljøaspekt er nærmere omtalt i nedenstående.

Ny policy for etikk og samfunnsansvar ble vedtatt av konsernledelsen i november 2023. Avinor stiller strenge krav til etikk, samfunnsansvar og ansvarlig forretningsførsel. Policyen beskriver overordnede føringer og prinsipper for arbeidet med samfunnsansvar og etikk i Avinor, både for egen virksomhet, leverandører og forretningspartnere.

### 5.1.4 Aktsomhetsvurdering

Avinor følger OECDs retningslinjer for et ansvarlig næringsliv og de ti prinsippene til FN's Global Compact i arbeidet med bærekraft. Disse er igjen basert på FN's menneskerettighetserklæring, ILOs konvensjoner om grunnleggende rettigheter i arbeidslivet, Rio-erklæringen og FN's konvensjon mot korrupsjon.

I tråd med internasjonale rammeverk og nasjonalt lovverk skal Avinor jobbe aktivt med aktsomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis både oppstrøms og nedstrøms. Aktsomhetsvurderinger er en risikobasert tilnærming til å respektere og ivareta mennesker, dyr, samfunn og miljø i vår egen virksomhet, i hele leverandørkjeden og ovenfor kunder og sluttbrukere.

### 5.1.5 Miljøstyring

For å etterleve myndighets- og andre krav, samt håndtere og kontinuerlig forbedre Avinors miljøutfordringer, er god og systematisk miljøstyring viktig. Avinor AS er sertifisert for drift av lufthavner i henhold til ISO 14001:2015. Fra 2023 overtok DNV som sertifiseringsorgan. Avinor Flysikring AS (heleid datterselskap

av Avinor AS), leverandør av flysikringstjenester, har egen ISO 14001-sertifisering, og benytter Kiwa som sertifiseringsorgan.

## 5.2 KLIMAENDRINGER

Utslipp av klimagasser er et globalt problem og vil medføre irreversible klimaendringer. For at målene i Paris-avtalen skal nås, må verden være et tilnærmet nullutslippssamfunn i 2050. Dette krever omfattende utslippsreducerende tiltak i alle sektorer, inkludert luftfart. På grunn av klimagassutslippene som allerede har funnet sted, vil klimaet endre seg. Avinor oppdaterte i 2022 en klimarisikoanalyse fra 2014 og jobber systematisk med å tilpasse infrastrukturen til et klima i endring.

I Avinors klima og miljøpolicy (tilgjengelig på Avinors nettsider) går det tydelig frem at Avinor skal ha fullstendig oversikt over sin totale klimapåvirkning oppstrøms og nedstrøms og jobbe aktivt med å redusere denne:

- Avinors klima- og bærekraftsmål skal vektlegges i Avinors beslutninger
- Avinor skal være en aktiv pådriver for bærekraftig luftfart. Det skal være enkelt for reisende å ta bærekraftige valg på våre lufthavner
- Avinor skal sette vitenskapsbaserte kortsiktige og langsiktige klimamål, og årlig redusere utslipp fra egen drift
- Avinor skal jobbe sammen med resten av luftfartsbransjen og tilrettelegge for at norsk luftfart når målet om å være fossilfri innen 2050

Policy'en er konkretisert i en klima- og miljøstrategi med mål, tiltak og KPI'er. Disse er nærmere beskrevet i dette kapitlet.

### 5.2.1 Klimaregnskap for Avinor

I tråd med forventning fra Avinors eier og interessenter arbeider Avinor med å sette vitenskapsbaserte klimamål, altså mål som er i tråd med det klimavitenskapen sier er nødvendig for å nå målene i Parisavtalen. Avinor sendte i juni 2023 inn et forpliktelsesbrev til Science Based Targets initiative (SBTi) og planlegger å sende inn mål og tiltaksplan for 2030 og 2050 i løpet av andre kvartal 2024. Det er blant annet gjort en grundig kartlegging av Avinors utslippskilder for 2022, og dette blir dermed Avinors basisår i søknaden til SBTi. Dette betyr også at tall presentert i tidligere Års- og bærekraftrapporter ikke er direkte sammenlignbare med tall som presenteres for 2023 (i E1-6).

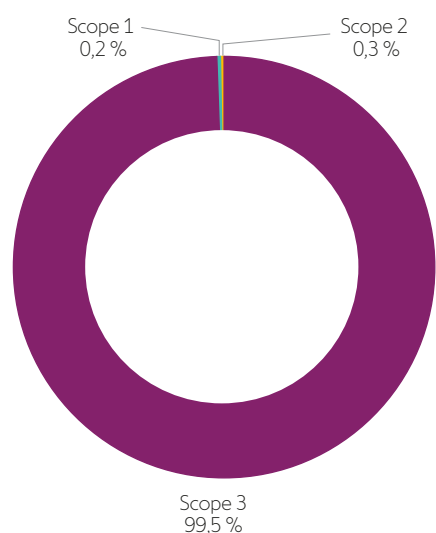
Scope 1 er Avinors direkte utslipp. Over årene har datakvaliteten på ulike scope 1-kilder blitt bedre, da lufthavnene rapporterer inn via Avinors miljødatabase. Videre gjøres det en sentral kontroll av innrapporterte tall to ganger i året. I 2023 var Avinors scope 1-utslipp omkring 5700 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Dette er en reduksjon fra cirka 6200 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2022. Hovedårsaken til reduksjonen er økt bruk av biodiesel i Avinor (53 prosent innblanding i 2023 versus 43 prosent innblanding i 2022), samt innblanding av biodiesel i fossil diesel via omsetningskravet for ikke-veigående maskiner.

Scope 2 angir indirekte utslipp som følge av virksomhetens energiforsyning og inkluderer innkjøpt elektrisitet og fjernvarme. Utslipp fra innkjøpt elektrisitetsforbruk angis med lokasjonsbasert og markedsbasert metode, og utslippsfaktorene hentes fra NVE årlig. Det er imidlertid en forsinkelse i faktorene, og for 2023-regnskapet har vi derfor måttet benytte samme utslippsfaktor som for 2022. Energioppfølgingsystemet som er etablert

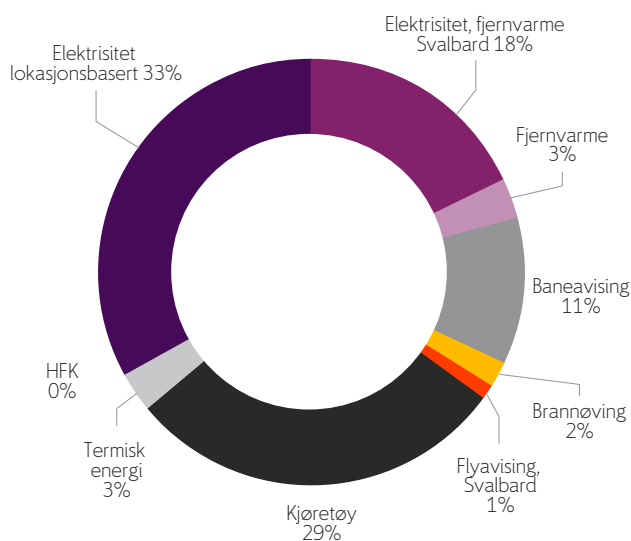


i Avinor gir god oversikt over hvor mye energi som blir brukt ved hver lufthavn. Scope 2-utslippene var i 2023 på cirka 6890 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Det er omtrent på samme nivå som i 2022 (6830 tonn). Totalt energiforbruk har gått noe opp i 2023, mens utslippsfaktoren på fjernvarme og strøm på Svalbard har gått noe ned på grunn av overgang fra kullkraft til diesellaggregater fra 19. oktober 2023 i Longyearbyen.

Scope 3 angir andre indirekte utslipp som forekommer oppstrøms og nedstrøms i selskapets verdikjede. Det er identifisert og kvantifisert utslipp i 10 av de 15 kategoriene i scope 3 som er relevante for Avinor. For 2022 var 99,5 prosent av Avinors utslipp i scope 3, og kun 0,5 prosent av utslippene i scope 1 og 2 til sammen. Tallene fordeler seg på tilsvarende måte i 2023. Flydrivstoff tanket på Avinors lufthavner av våre samarbeidspartnere er årsaken til at scope 3-utslippene er så høye. Utslippene i scope 3 ligger på cirka 2,5 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.



Figur 5.1: Avinors klimagassutslipp, scope 1, 2 og 3



Figur 5.2: Avinors klimagassutslipp, scope 1 og 2. Utslippskilder i scope 2 er angitt med ulike lillafarger

I tillegg til et arbeid med å redusere egne klimagassutslipp og eget energiforbruk (scope 1 og 2), har Avinor i lang tid også tatt en pådriverrolle i arbeidet med å redusere klimagassutslippene fra flytrafikken (scope 3). Det er fortløpende redegjort for tiltak innen effektivisering av luftrommet, arbeid med bærekraftig fly drivstoff, samt null- og lavutslippsteknologier for flytrafikken i Avinors årsrapportering, og det er også en slik omtale i denne rapporten.

### 5.2.2 Egen drift

Det er identifisert en rekke tiltak Avinor må arbeide med fram mot 2030 for å nå mål om absolutte utslippsreduksjoner i tråd med SBTi for scope 1 og 2. Klima- og energitiltak, herunder ny energiløsning for Svalbard lufthavn og en storstilt elektrifisering av kjøretøyparken i det tyngre segmentet, vil gi en betydelig økning i investeringskostnader for kjøretøy og infrastruktur. Avinor har over 1300 kjøretøy. Av disse er det cirka 430 kjøretøy i person- og varebilsegmentet og cirka 750 store og tunge kjøretøy. En stor andel av Avinors tyngre kjøretøy er per i dag ikke mulig å elektrifisere, da det enda ikke finnes nullutslippsteknologi for disse. Fortsatt bruk og videre innføring av avansert biodiesel er helt nødvendig for at Avinor skal kunne redusere absolutte utslipp fra egen drift mot 2030. I og med at det ble innført et omsetningskrav for ikke-veigående maskiner, gjeldende fra 1. januar 2023, inngikk Avinor i løpet av 2023 endringsavtaler med alle leverandørene av avansert biodiesel for å sikre at volum levert til Avinor blir levert utover omsetningskravet. Krav ble stilt i tråd med anbefalinger fra Miljødirektoratet, gitt i rapport M-2497 fra mai 2023.

Avinors bussflåte på over 20 busser ble helelektrisk i 2023 da Avinor kjøpte 13 brukte elektriske busser fra Ruter. Enovastøtte til ladeinfrastruktur ble også innvilget på følgende lufthavner; Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Avinors første elektriske lastebil ble bestilt i 2023, og leveres vinteren 2024. Videre kommer en elektrisk 20 tonns hjullaster på test i 2024.

De kommende årene er det viktig for Avinor å følge med i markedet, være pådriver for å få inn nullutslippskjøretøy eller biogasskjøretøy og inngå samarbeid med ulike partnere slik at det blir mulig å teste ut nye konsepter.

Svalbard lufthavn får både strøm og fjernvarme levert fra energiverket i Longyearbyen. 19. oktober 2023 gikk dette anlegget fra å bruke kull til diesel som energikilde. Svalbard lufthavn har over flere år utredet muligheten for å etablere et biogassanlegg på lufthavnen. Ved å installere en container med to til tre mikrogassgeneratorer, kan Avinor produsere tilstrekkelig elektrisk energi til å dekke forbruket ved lufthavnen på en klimanøytral måte. Overskuddsvarmen fra turbinene og ved behov en gassdrevet varmekolbe, vil bli brukt i tilknytning til eksisterende fjernvarmeanlegg og dekker oppvarmingsbehovet. Anlegget har blitt prosjektert i 2023, men er noe forsinket og er forventet å være i prøvedrift fra 2025.

Det er laget en plan for hvordan Avinor skal redusere utslipp fra scope 1 og 2 fram mot 2030. Tiltaksplanen skal legges ved søknaden til SBTi. Samtidig er det å forvente at planen må vurderes og revideres fortløpende for å sikre riktig tiltak til riktig tid. Teknologitvillingen vil ha stor betydning for valg av endelig løsning for de ulike utslippskildene, men er også viktig for kostnadene knyttet til de ulike klimatiltakene. Kostnader for klimatiltak synliggjøres i den årlige budsjettprosessen, men også i Avinors langsiktige prosjektplan. Klimatiltak som er synliggjort i budsjett

er for eksempel merkostnad biodiesel, merkostnad nullutslipps-teknologi og investeringer knyttet til biogassanlegget på Svalbard. Videre jobber Avinor med å definere ytterligere mål og tiltak for scope 3.

Airport Carbon Accreditation (ACA) er en bransjeordning som lufthavnoperatører kan akkreditere seg i. Lufthavner som deltar i ordningen må sette forpliktende mål for reduksjon av klimagassutslipp, utarbeide detaljerte klimaregnskap og vedta tiltaksplaner. I Avinor har Oslo lufthavn, Trondheim lufthavn og Kristiansand lufthavn vært akkreditert i ordningen fra starten i 2009. Bergen lufthavn og Stavanger lufthavn har deltatt siden 2014.

### 5.2.3 Energi

Avinors gjeldende energimål er å redusere innkjøpt energi ved lufthavnene ned til 225 GWh innen utgangen av 2025. Nytt og forbedret energimål, der man ser på temperaturkorrigert levert energiforbruk, er under utarbeidelse. Det nye målet vil ta hensyn til forbruk som viderefaktureres kunder, og forbruk til lading på lufthavnene. Ny fornybar energiproduksjon vil også hensyntas i målet. Målet vil gjelde fra 2024 til 2028 og ha 2023 som referanseår.

Energien som forsyner Avinors bygningsmasse og infrastruktur kommer hovedsakelig fra innkjøpt elektrisitet. Klimadeklarasjonen til NVE for fysisk levert strøm (2022) viser at strømmen i Norge i all hovedsak kommer fra fornybare kilder. I 2022 var andelen fornybar 95 prosent. Elektrisiteten fra kjerne-kraft (1,6 prosent), kull (0,8 prosent), gass (1,1 prosent) og andre fossile kilder (1,5 prosent) sto for den resterende mengden. Klimadeklarasjonen for 2023 var ikke klar da denne Års- og bærekraftrapporten ble publisert, men det antas at det ikke er store forskjeller fra 2022.

Energi på Avinors lufthavner brukes hovedsakelig til oppvarming, kjøling, belysning, baneanlegg og annet teknisk utstyr. Noen lufthavner er tilknyttet fjernvarmenett og noen lufthavner har egenprodusert energi fra blant annet sjøvann, grunnvarme og solenergi. Ved å redusere eget energiforbruk og skifte til egenprodusert fornybar energi kan denne energien brukes på andre områder som bidrar til ytterligere utslippskutt, som et skifte fra fossile til elektriske kjøretøy. Ved å sette innovasjon høyt på agendaen i valg av energiløsninger, er Avinor med på å utvikle energimarkedet i en mer avansert og renere retning.

Stavanger lufthavn var i 2023 inne i sitt femte år i det seksårige innovasjons- og demonstrasjonsprosjektet Elnett21 som er støttet av Enova. Her samarbeider havn, næringspark, nettselskap

og lufthavn for å forberede seg på de store effektuttakene som utløses av lading av transportmidler. Gjennom lokal produksjon og lagring av kraft, smart styring og regionalt samarbeid håper man å lykkes raskt med elektrifisering av transport og redusere/stabilisere belastningen på strømmettet. Elnett21 utvikler forretningsmodeller som styrker økonomien i mikronett hos aktørene og gir innspill til reguleringsmyndighet for energi (RME i NVE) på løsninger for fremtiden. Samarbeidet mellom nettselskap og storkunder (lufthavn, havn og næringspark) bidrar til kunnskap og erfaringer som man kan dra nytte av i resten av landet, og med kunnskap til andre lufthavner i konsernet.

På Stavanger lufthavn ble det installert ti dekar med solcellepark på 880 kWp (kilowattpeak) i 2022. En batteribank på 576 kWh ble satt i drift i 2023. Solcelleanlegget produserte 853 MWh i 2023 som er 60 MWh over estimert produksjon. Det er registrert at produksjonen i noen tilfeller kunne vært enda høyere dersom omformerne hadde hatt større kapasitet. Solcelleanlegget ved Stavanger lufthavn var nominert og i finalen til solenergiprisen 2023 i kategorien «Årets anlegg».

Avinor har gjennom flere år arbeidet med tilrettelegging for nye energibærere, og i 2023 ble et program for energiomstilling etablert. Arbeidspakker i programmet er elektrifisering, hydrogen, egen kraftproduksjon, storskala solkraftproduksjon og energistyringssystem. I slutten av 2023 ble det besluttet å bygge ut egen kraftproduksjon i form av solceller på taket til parkeringshuset på Kristiansand lufthavn. Størrelsen på anlegget er estimert å være omtrent 500 kWp og årsproduksjonen er estimert til omtrent 450 MWh.

2023 var første året siden 2019 som ikke hadde restriksjoner knyttet til pandemien. Aktivitetsnivået var høyt, og det gjenspeiles i energiforbruket. Totalt har energiforbruket til Avinor økt med 1,1 prosent fra 2019 til 2023. En del av økningen skyldes økt areal og lading. To eksempler på store utbygginger disse årene er utvidelsen av non-Schengen terminalen ved Oslo lufthavn og ny terminal ved Tromsø lufthavn. Energiforbruket har økt med 5,9 prosent fra 2022, hvor en del av økningen skyldes lavere temperatur i 2023 enn 2022. Avinor kjøper ikke opprinnelsesgarantert strøm.

### 5.2.4 Klimatilpasning

Det er allerede tydelige tegn på at klimaendringene, for Norges del, vil resultere i et varmere, villere og våtere klima, men med store regionale og lokale variasjoner. Fremtidens klima må derfor hensyntas i stedstilpasset planlegging av infrastrukturprosjekter og i vedlikehold av Avinors eksisterende infrastruktur. Dersom infrastrukturen ikke tilpasses, kan det medføre fysiske, driftsmessige og økonomiske konsekvenser.



I Avinors klima- og miljøpolicy heter det at «Klima og miljø skal stå sentralt i de valg som tas for planlegging, etablering, utvikling og drift av Avinors bygninger og infrastruktur». Dette omfatter også klimatilpasning. Videre ble det i forbindelse med behandling av konsernets klima- og miljøstrategi stadfestet at bygninger og infrastruktur skal prosjekteres for økte klimapåkjenninger, som ekstremvær, økt nedbør, vind og så videre, både ved nybygg og ved oppgradering av eksisterende bygg.

Siden 2001 har Avinor foretatt vurderinger av klimaendringenes påvirkning på egen virksomhet, blant annet gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). Avinor arbeider også med klimatilpasning gjennom ICAO, bransjeorganisasjonen Airports Council International (ACI), Eurocontrol, samt direktoratgruppen for klimatilpasning i regi av Miljødirektoratet. Avinor var partner i Klima2050, et senter for forskningsbasert innovasjon i regi av SINTEF. I løpet av 2024 vil Avinor ferdigstille en klimarisikoanalyse i henhold til TCFD, der viktig underlagsmateriale for fysisk klimarisiko er risikovurderingene som ble utarbeidet for Avinor i 2014 og 2022.

Avinor har ansvar for omfattende bygningsmasse og øvrig luft-havninfrastruktur. Dette er store verdier som det er behov for å gjøre klare til å møte klimaendringene. Dette gjelder blant annet sikring av arealer mot økt havnivå, springflo og håndtering av overvann, men også hva påkjeningen fra økt nedbør og vind vil bety for både grunnforhold og selve bygningsmassen. Avinors vedlikeholdsprogram vil inkludere klimatilpasningstiltak.

Avinors klimarisikoanalyse fra 2022 gir et oppdatert bilde av klimaendringene i Norge. Videre tydeliggjør den risikobildet for hver enkelt lufthavn og gir grunnlag for dimensjonering av tiltak. Det generelle bildet etter oppdateringen er at klimaendringene blir mer omfattende enn tidligere antatt. I 2023 startet Avinor arbeidet med oppfølging av rapportens anbefalinger. Områder med betydelige endringer blir prioritert. Planlagte tiltak inkluderes i vedlikeholdsprogrammet og i nye infrastrukturprosjekter.

En rekke tiltak for å redusere klimasårbarheten er allerede gjennomført, både gjennom fysiske forsterkninger, men også ved etablering av nye dimensjoneringskriterier for kritisk infrastruktur. Avinor vil videreføre dette arbeidet. Nye utbyggingsprosjekter må allerede i masterplanene vurderes ut fra fremtidige scenarier for klimapåkjenning. Gjennom Avinors konsernstandard for bygg stilles det krav til at alle utbyggingsprosjekter skal planlegges og utføres slik at de tilpasses antatte fremtidige klimatiske påkjenninger.

På lufthavnene vil operativ drift og infrastruktur tilpasses økt nedbør som regn og snø, styrtregn og oftere temperatursvingninger rundt null grader. Dette kan føre til økt forbruk av baneavvisingskjemikalier og flyavvisingskjemikalier med risiko for overskridelse av rammene i lufthavnens utslippstillatelser. Forbruket av kjemikalier på den enkelte lufthavn følges derfor opp og vurderes mot kravene i utslippstillatelsene og resultatene fra miljøovervåkingsprogrammene. Ved behov må infrastrukturen oppgraderes for å sikre at lufthavnene kan drifte innenfor kravene i utslippstillatelsene.

Klimatilpasning har økonomisk betydning for Avinor, både i form av økte driftskostnader til avvisingskjemikalier, men også for tilpasninger og planlegging av bygg og øvrig infrastruktur.

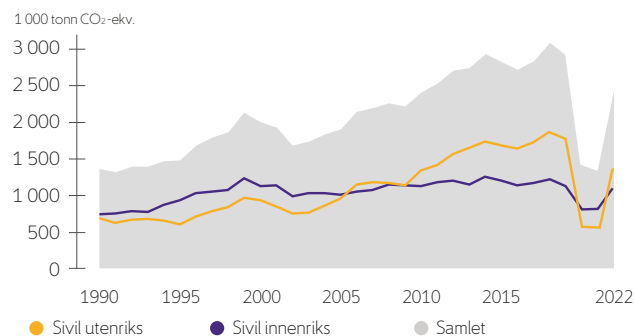
### 5.2.5 Klimagassutslipp fra flytrafikken

Klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart tilsvarte ifølge Statistisk Sentralbyrå (SSB) i 2022 (siste offisielle tall) 2,2 prosent av samlede innenriks utslipp (1,08 av totalt 48,9 millioner 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 2022 1,38 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Disse utslippene rapporteres årlig av Miljødirektoratet til FNs Klimakonvensjon (UNFCCC).

Samlede klimagassutslipp fra alt jetdrivstoff til sivile formål solgt på norske lufthavner i 2022 (siste offisielle tall) tilsvarte om lag 5 prosent av Norges samlede utslipp, i størrelsesorden 2,46 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Både i 2020 og 2021 var det en kraftig reduksjon i utslippene fra både innenriks- og utenrikstrafikken sammenliknet med 2019 på grunn av koronapandemien. I 2022 var utslippene betydelig høyere enn i 2020 og 2021, men de er fortsatt lavere enn i 2019 (Figur 5.3).

KLIMAGASSUTSLIPP FRA SIVIL FLYTRAFIKK I OG FRA NORGE 1990-2022



Figur 5.3: Klimagassutslipp (Kt CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) fra sivil flytrafikk i og fra Norge 1990-2022. (Merk at denne figuren er basert på data fra SSB, og viser utslippene som blir meldt inn til IPCC og UNFCCC. Kan avvike fra data oppgitt i Avinors klimaregnskap, scope 3)

Flyene har blitt betydelig mer energieffektive de siste tiårene. Denne utviklingen er forventet å fortsette når flyselskapene fortsetter å modernisere sine flåter. For å bidra til å redusere klimagassutslippene fra flytrafikken, gjennomfører Avinor effektiviseringstiltak i luftrommet, og er en pådriver for utvikling og innføring av bærekraftig flydrivstoff (SAF) samt null- og lavutslippsløsninger. Avinors langsiktige mål er å tilrettelegge for at norsk luftfart når målet om å være fossilfri innen 2050.

### 5.2.6 Effektivisering av norsk luftrom

Effektivisering av luftrommet står høyt på Avinors strategiske agenda. Det er etablert et mål om å redusere klimagassutslipp fra fly- og helikoptertrafikk gjennom å optimalisere luftrom, inn-utflyginger og taxiing, samt redusere effekten av klimagassutslipp i høyere luftlag sammen med andre luftfartsaktører.

Inn- og utflyginger er optimalisert og tilrettelagt for kontinuerlig opp- og nedstigning. For 2023 fikk Oslo lufthavn det beste

resultatet på kontinuerlig nedstigning (CDO- Continuous Descent Operations), basert på data fra Eurocontrol. I mange år har Norges hovedflyplass plassert seg helt i tet med hensyn til effektiv trafikkavvikling.

Elektroniske hjelpemidler for trafikkavvikling og deling av informasjon (Collaborative Decision Management - CDM) er viktige verktøy som stadig utvikles.

Overgangen fra bakkebasert navigasjon til bruk av satellitt (Performance Based Navigation - PBN) gir kortere og mer direkte ruteføringer, samt mer energieffektive inn- og utflygninger. Avinor besluttet i 2022 at alle Avinors lufthavner skal iverksette kurvede innflygninger (RNP-AR), i første omgang på langbaneplassene, i løpet av perioden frem til 2028. Prosjektet er videreført i 2023 og vil gi betydelig reduksjon av drivstofforbruk og klimagassutslipp.

På Oslo lufthavn har det vært kurvede innflygninger i en årrekke. Andelen var i 2023 mellom 7 og 16 prosent i måneden, som gir et snitt på 12,9 prosent, noe under målsettingen for 2023 på 15 prosent, men en økning fra 2022. I første kvartal 2024 blir det innført et støtteverktøy for lufttrafikkjentesten som vil øke potensialet for å gjennomføre kurvede innflygninger. Målet for Oslo lufthavn i 2025 er justert opp til 25 prosent.

I høyere luftlag er Free Route Airspace (FRA) innført i Norge, Sverige, Danmark, Finland, Latvia og Estland og delvis i UK med ytterligere utvidelser frem mot 2026. Dette er en luftromsorganisering som gjør at flyselskapene ikke lenger trenger å følge forhåndsdefinerte traseer og kan velge den mest optimale ruten og dermed redusere drivstofforbruk og klimagassutslipp.

Avinor jobber med luftromseffektivisering internasjonalt sammen med blant annet Eurocontrol, gjennom foretningsalliansen Borealis, og i interesseorganisasjonene CANSO (Civil Air Navigation Service Organisation) og ACI (Airports Council International). Videre deltar Avinor i det industrielle forskningsprosjektet SESAR 3 – CONCERTO Sol 2 (2023 - 2026). Prosjektet arbeider med å redusere klimapåvirkning fra utslipp i høye luftlag. Målet er å designe, teste og validere verktøy (Traffic Flow Optimizer), for å oppdage og unngå områder i luftrommet der det er identifisert økt potensiale for å produsere kondensstriper ved gjennomflyging.

### 5.2.7 Bærekraftig flydrivstoff (SAF)

Bærekraftig flydrivstoff ble sertifisert til bruk i luftfart i 2009, og kan produseres enten med biomasse (til biodrivstoff) eller fremstilles fra ikke-biologiske innsatsfaktorer som hydrogen og CO<sub>2</sub> (blant annet til såkalt elektrodrivstoff). Selv med fremtidig innfasing av elektrifiserte fly og hydrogen som energibærere, er det per i dag ingen kjente alternativer til bærekraftig drivstoff for langdistanse luftfart. Bærekraftig flydrivstoff har også den fordel at det kan brukes i eksisterende flyflåte og infrastruktur. Bærekraftig flydrivstoff vil være et svært viktig klimatiltak i luftfarten i mange tiår fremover. Avinor skal være en pådriver for økt produksjon og innfasing av bærekraftig flydrivstoff.

Dagens globale produksjon av bærekraftig flydrivstoff er liten, og alt som brukes i norsk luftfart i dag importeres. Den lave produksjonen har sammenheng med at merkostnaden for bærekraftig flydrivstoff i forhold til konvensjonelt, fossilt drivstoff er betydelig. Fra 2020 har det vært krav om 0,5 prosent biodrivstoff som andel av alt flydrivstoff som omsettes i Norge (med unntak av Forsvaret). Norge

var første land i verden med et slikt omsetningskrav. Det stilles krav om at biodrivstoffet skal være såkalt avansert, dvs. drivstoff som er laget av avfall og rester. Sverige og Frankrike har senere innført lignende omsetningskrav.

I 2023 ble det vedtatt et felles omsetningskrav i EU som skal tre i kraft fra 1. januar 2025 og gjelde for alt flydrivstoff solgt i EU (flygninger i og ut av EU). I statsbudsjettet for 2024 ble det varslet at (det norske) omsetningskravet for luftfart vil følge en opptrappingsplan på samme nivå som opptrappingsplanene i EU. Det europeiske omsetningskravet vil starte på 2 prosent i 2025 og deretter øke hvert femte år fram mot 70 prosent i 2050 (6 prosent fra 2030, 20 prosent fra 2035). RefuelEU Aviation har også et eget delkrav for elektrodrivstoff fra 2030 (økende mot 35 prosent i 2050).

Norge og norsk luftfart har vært tidlig ute med å ta i bruk bærekraftig flydrivstoff. SAS og Widerøe har i flere år tilbudt reisende å betale merkostnaden for bærekraftig flydrivstoff, og Norwegian vil gjennom bedriftsavtalen de i 2023 inngikk med Forsvarets logistikkorganisasjon, fase inn betydelige volumer bærekraftig flydrivstoff knyttet til Forsvarets tjenestereiser. Norwegian besluttet dessuten i 2023 å investere i selskapet norsk e-fuel. I 2016 ble Oslo lufthavn første internasjonale lufthavn i verden til å blande bærekraftig flydrivstoff inn i det ordinære drivstoff-systemet. Avinor har også i tett samarbeid med sentrale aktører i norsk luftfart ledet og finansiert kunnskapsutviklingsprosjekter på bærekraftig flydrivstoff som både har sett på potensialet for norsk produksjon av bærekraftig flydrivstoff og mulige virkemidler for økt produksjon og bruk. I 2023 ble rapporten «SAF from non-biological feedstocks – analysis of the potential for Norwegian production» produsert av DNV på oppdrag for Avinor og Innovasjon Norge. Avinor arrangerte også i 2023 konferansen «Bærekraftig flydrivstoff; verdiskaping og klimatilak» sammen med Innovasjon Norge, ZERO, NHO Luftfart og LO. Konferansen hadde cirka 180 deltakere og samlet hele økosystemet rundt produksjon og bruk av bærekraftig flydrivstoff.

Stortinget vedtok i 2023 å be «regjeringen legge fram en plan for hvordan Norge kan få en ledende posisjon i produksjon av bærekraftig flydrivstoff, slik at Norge er godt posisjonert gjennom et industrielt miljø når innblandingskravene blir innført i EU, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte». Norge ser ut til å ha et godt utgangspunkt for produksjon av bærekraftig flydrivstoff, både biodrivstoff basert på sidestrømmer fra skogen og elektrodrivstoff-produksjon med fornybar kraft som viktig innsatsfaktor. Avinor er i dialog med et antall aktører som ser på muligheten for produksjon av bærekraftig flydrivstoff i Norge. En del av prosjektene har kommet langt i planleggingen, men det gjenstår endelige investeringsbeslutninger. Avinor følger opp mot relevante departementer og direktorater for å bidra inn med et godt kunnskapsunderlag både i lys av stortingsvedtaket om produksjon, og generelt i implementeringen av regelverk om bærekraftig flydrivstoff i Norge.

### 5.2.8 Null- og lavutslippfly

Med unntak av nye typer bærekraftig flydrivstoff, som kan brukes i eksisterende flymotorer og infrastruktur, følger luftfarten hovedsakelig tre teknologiske spor for å redusere klimagassutslipp fra flyene: helelektriske fly (batterielektrisk og brenselcelle), hybridelektriske fly, samt fly som bruker hydrogen direkte i tilpassede motorer. Batterielektrisk drift forventes primært for mindre fly og på kortere ruter, mens brenselcelle og hybridelektriske løsninger gir potensiale for økt rekkevidde og større fly. Fly som forbrenner hydrogen direkte i tilpassede gassturbiner, vil kunne få enda lengre rekkevidde.



Med et allerede etablert marked for korte flyvninger med mindre 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. Norske luftfartsaktørers satsing på elektrifisering av luftfarten har fått betydelig nasjonal og internasjonal oppmerksomhet. Flere flyprodusenter ser på Norge som et aktuelt testområde og tidlig marked for null- og lavutslipps luftfartøy.

I Nasjonal luftfartsstrategi (Meld. St. 10 2022 – 2023 Bærekraftig og sikker luftfart) fremgår det at regjeringens overordnede klimamål for innenlands luftfart er å fremskynde omstillingen mot null- og lavutslipps luftfart, slik at de første kommersielle nullutslippsflyene fases inn i Norge så snart teknologien tillater det. Som eier, driver og utvikler av et nettverk av lufthavner er Avinor den naturlige tilrettelegger for tiltak på lufthavnene. Avinor etablerte i 2023 et program for energiomstilling som skal bidra til helhetlig og enhetlig tilrettelegging for null- og lavutslipps luftfartøy på selskapets lufthavner i tråd med markedets behov.

I 2023 oppdaterte Avinor kartleggingen fra 2020 om dagens og framtidig elkraftkapasitet på selskapets lufthavner. Kartleggingen blir løpende ajourført. Som oppfølging av luftfartsstrategien har Avinor i arbeidet med Nasjonal transportplan 2025 - 2036 svart på oppdrag om null- og lavutslippsteknologi i luftfarten og behov for tilrettelegging på lufthavnene. Avinor har anslått at kostnadene, gitt en rekke forutsetninger, knyttet til nettilknytning og ladeinfrastruktur for nye luftfartøy til mellom 1,6 og 2 milliarder kroner

på Avinors lufthavner frem til 2040. I 2023 oppdaterte DNV – på oppdrag fra Avinor – sin kartlegging av fremtidige hydrogenleveranser til Avinors lufthavner. Analysearbeidet knyttet til hydrogen vil bli videreført og utviklet i 2024. Avinor deltar i nasjonale og internasjonale prosjekter, har kontakt med flere flyselskap og flyprodusenter, og følger den teknologiske utviklingen tett.

Oppmerksomheten rundt hydrogen som energibærer i luftfart har vært økende de siste årene. Hydrogen kan produseres ved elektrolyse eller reformering av for eksempel naturgass. Dersom elektrisiteten som benyttes i elektrolysen kommer fra fornybar energi, har produksjon og forbrenning av hydrogen ingen direkte klimagassutslipp. Hydrogen er en anvendelig energibærer, og kan bidra til å redusere klimagassutslippene fra flytrafikken på flere måter: I forbindelse med produksjon av biodrivstoff (hydrogenering), som innsatsfaktor ved produksjon av e-fuels, ved direkte forbrenning i tilpassede jetmotorer, i et system med brenselceller og elektriske motorer. Videre kan hydrogen i fremtiden spille en viktig rolle på lufthavnene, for eksempel i applikasjoner for reservekraft, eller som energibærer i tyngre kjøretøy.

I 2021 mottok Avinor og Norges luftsportforbund (NLF) en Pipistrel Velis Electro, verdens første typesertifiserte batterielektriske fly. At det er typesertifisert av europeiske luftfartsmyndigheter betyr at det blant annet kan brukes til pilotopplæring. Flyet drives i et samarbeid mellom Avinor, NLF, SAS, Widerøe og klimastiftelsen ZERO. Flyet brukes til demonstrasjonsflyvninger og kommunikasjonsaktiviteter. Samarbeidet vil bli videreført i 2024.

## 5.2.9. Figurer og tabeller

### DR E1-5: Energiforbruk og -blanding

Tabell 5.1: Avinors energiforbruk 2017-2023. (E1-5)

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Elektrisitet	GWh	245	243	238	205	218	217	221
Fjernvarme	GWh	25	26	24	21	33	33,7	44,9
Fyringsanlegg	GWh	6,0	4,1	2,6	1,7	1,7	1,6	1,4
Reservekraft	GWh	0,8	1,0	1,0	1,0	1,2	1,3	1,3
Total	GWh	276	274	265	229	254	254	268,6



#### DR E1-6: Klimaregnskap for scope 1, 2, 3, samt totale klimagassutslipp

Avinor har i en årrekke laget klimaregnskap for utslipp som inngår i scope 1 (direkte utslipp) og scope 2 (utslipp fra forbrukt energi) og har rapportert på noen av kategoriene i scope 3 (utslipp i verdikjeden) tidligere. Datakvaliteten knyttet til scope 1 og 2 er god og baserer seg på forbruksdata som rapporteres inn av hver enkelt

lufthavn via Avinors miljødatabase. Denne kvalitetssikres årlig. I 2023 har Avinor gjort en systematisk kartlegging av alle de 15 kategoriene som er inkludert i scope 3 for rapporteringsåret 2022, og klimaregnskapet er nå i henhold til GHG-protokollen for alle tre scope. Klimagassutslipp i scope 3 tilhørende kategori 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 11, 12 og 13 er kartlagt. De resterende fem kategoriene er vurdert til å være ikke relevante.

Tabell 5.2: Avinors klimaregnskap, scope 1, 2 og 3 (E1-6)

	Utslipp tCO <sub>2</sub> e	
	2023	2022
<b>Scope 1</b>		
Baneavising	1 435	1 468
Brannøving	192	130
Flyavising, Svalbard	57	63
Kjøretøy	3 584	3 943
Termisk energi	400	460
HFK	19	160
<b>SUM SCOPE 1</b>	<b>5 686</b>	<b>6 222</b>
<b>Scope 2</b>		
Elektrisitet lokasjonsbasert*	4 204	3 971
Elektrisitet markedsbasert*	111 085	104 910
Elektrisitet Svalbard	1 029	1 006
Fjernvarme	366	285
Fjernvarme Svalbard	1 287	1 570
<b>SUM SCOPE 2</b>	<b>6 887</b>	<b>6 832</b>
<b>Scope 3</b>		
Kategori 1: Innkjøpte varer og tjenester	15 754	18 587
Kategori 2: Kapitalvarer	1 770	1 061
Kategori 3: Drivstoff- og energirelaterte utslipp	2 167	1 961
Kategori 4: Oppstrøms transport	135	147
Kategori 5: Avfall	247	229
Kategori 6: Forretningsreiser	2 336	1 955
Kategori 7: Pendling	3 232	3 527
Kategori 11: Bruk av solgte produkter**	2 434 988	2 719 588
Kategori 12: Sluttbehandling	0	0
Kategori 13: Nedstrøms leasede eiendeler	154	150
<b>SUM SCOPE 3</b>	<b>2 460 784</b>	<b>2 747 205</b>

\* I Avinors Års- og bærekraftsrapport for 2022 var ikke faktorene for lokasjonsbasert og markedsbasert strøm oppdatert hos NVE, og 2022-tall ble presentert med utslippsfaktorer for 2021. Dette er korrigert i tabellen over, men 2023-tall er av samme grunn presentert med utslippsfaktorer for 2022.

\*\* Tanket flydrivstoff er basert på Avinors egne data, og avviker noe fra tallene som oppgis fra SSB. For 2022 er det benyttet volum for tanket flydrivstoff i 2019 grunnet covidrestriksjoner Q1 2022.

Datakvaliteten på utslippene kartlagt i scope 3 er varierende, og Avinor vil i årene som kommer tilstrebe en større andel av aktivitetsdata. I dag er for eksempel klimagassutslipp relatert til innkjøp av varer basert på kostnader. Det største utslippet i scope

3 (flydrivstoff tanket på Avinors lufthavner), er imidlertid basert på forbruksdata. I tråd med SBTi har Avinor oppdatert basisåret, fra 2012 til 2022.

Avinor sine scope 3-utslipp er definert i ulike kategorier:

- Kategori 1: Innkjøpte varer og tjenester (glykol, produksjon av drivstoff, store innkjøp basert på kostnad)
- Kategori 2: Kapitalvarer (innkjøp av rullende materiell)
- Kategori 3: Drivstoff- og energirelaterte utslipp (brannøving, drivstoff, fyring, reservekraft, elektrisitet og fjernvarme)
- Kategori 4: Oppstrøms transport (transport av avfall og kapitalvarer)
- Kategori 5: Avfall (avfallsbehandling)
- Kategori 6: Forretningsreiser (fly og bil)
- Kategori 7: Pendling (reiser til og fra jobb)
- Kategori 11: Bruk av solgte produkter (passasjerers reiser, bruk av drivstoff, handling, flydrivstoff tanket)
- Kategori 12: Sluttbehandling (rullende materiell)
- Kategori 13: Nedstrøms leasede eiendeler (elektrisitet, hoteller)

Følgende kategorier er ikke inkludert og vurdert som ikke relevante:

- Kategori 8: Avinor har ingen oppstrøms leasede eiendeler
- Kategori 9: Avinor selger ingen varer som transporteres
- Kategori 10: Avinor selger ingen varer/produkter som prosesseres
- Kategori 14: Avinor er ikke en franchise
- Kategori 15: Avinor er ikke å anse som investor med ansvar for en vesentlig andel av utslipp

Fra 1. januar 2023 ble det innført et omsetningskrav i Norge på 10 prosent for ikke-veigående maskiner. Dette er hensyntatt i utslippsberegningene for fossil, avgiftsfri diesel. Videre er det hensyntatt omsetningskrav for blank diesel som var på hhv 24,5 prosent i 2022 og 17 prosent i 2023 i beregningene. For 2022 er det ikke beregnet dobbelttelling av avansert biodiesel. Avansert biodiesel, innkjøpt av Avinor, er levert utover omsetningskravet og derved nulltelt i beregningene. Det stilles strenge krav til bærekraftdokumentasjon for leveranser til Avinor, og det avanserte biodrivstoffet som leveres skal oppfylle bærekraftkriteriene i produktforskriften. Det er også poengtert at leveransene til Avinor ikke skal bidra til at produktforskriftens krav oppfylles for leverandørens øvrige leveranser, slik at volumet levert til Avinor leveres utover omsetningskravet.

Utslippsfaktorer benyttet i klimaregnskapet er hovedsakelig hentet fra DEFRA (UK Department for Environment, Food and Rural Affairs), for fjernvarme er faktorene hentet fra fjernkontrollen.no, mens andre faktorer er beregnet av Avinor (utslipp fra fly- og baneavising).

Avinor har ikke kjøpt frivillige klimavoter for 2023.

### 5.3. FORURENSING

I Avinors klima- og miljøpolicy fremgår det at Avinor skal ha fullstendig oversikt over sin totale klima- og miljøpåvirkning og jobbe aktivt med å redusere denne:

- Avinors klima- og bærekraftmål skal vektlegges i Avinors beslutninger.
- Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø.

- Avinor skal drifte og utvikle lufthavner på en måte som sikrer at skadevirkninger på natur minimeres. Natur av nasjonale og vesentlig regionale interesser vektlegges spesielt og positive tiltak gjennomføres der dette er mulig.
- Avinor skal arbeide aktivt for å begrense støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for bosatte i lufthavnenes nærområder.
- Avinor ønsker å handle og samarbeide med leverandører og partnere som tar miljø på alvor. Der det er mulig skal Avinor prioritere å velge produkter og tjenester som er miljømerkede og samarbeide med miljøsertifiserte leverandører og partnere.
- Klima og miljø skal stå sentralt i de valg som tas for planlegging, etablering, utvikling og drift av Avinors bygninger og infrastruktur.

Policyen gir føringer for hvordan Avinor skal forhindre ny, og håndtere eksisterende forurensning, og hvordan Avinor skal arbeide med fly- og helikopterstøy.

Prosedyrer for forurensningsberedskap og håndtering av akutte utslipp er forankret i policyen. Oppdaterte miljøsikroanalyser foreligger for hver enkelt lufthavn i henhold til lufthavns utslippstillatelser og tankforskriften. Analysene ligger til grunn for den enkelte lufthavns planlegging av forurensningsberedskap, både dimensjonering av materiell og øvelser, samt risikoreduserende tiltak. De enkelte lufthavns spesifikke analysene legges til grunn for vurdering av konsernets totale miljørisikoer. Resultatene fra risikoanalysen benyttes i vurdering av risikobildet på lufthavnen og videre opp i konsernet.

Avinor har utført strategisk støykartlegging ved de tre mest trafikkerte lufthavnene i 2022. Dette skal i henhold til EU-krav gjøres hvert femte år (Environmental Noise Directive – 2002/49/EC). I tillegg er det også utført støykartlegging for Trondheim lufthavn på bakgrunn av de norske kravene i T-1442 «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging».

Avinor har ikke gjennomført egne målinger av lokal luftkvalitet i 2023. Tidligere års målinger viser verdier godt under myndighetskrav og nasjonale mål. For «Forurensing» vurderes utslipp til vann og grunn, håndtering av historisk PFAS-forurensning, samt fly- og helikopterstøy som de viktigste for Avinor.

#### 5.3.1 Utslipp til vann og grunn

Ulike typer forurensninger og utslipp kan ha negative effekter på miljøet. Både vanddirektivet og EUs varslede jordhelselov har ambisiøse mål om god status for Europas vann- og landarealer.

Risiko for vann- og grunnforurensning ved dagens drift av Avinors lufthavner er hovedsakelig knyttet til fly- og baneavisingkjemikalier, brannøving, akutte utslipp fra tanker og rullende materiell, og søl ved påfylling av drivstoff.

For å holde flyene og rullebanene fri for is på vinteren må bane-systemene og flyene sprayes med avisingkjemikalier. På Avinor sine lufthavner brukes det formler til å avise banesystemene og glykol til å avise flyene.



Formiat er et organisk salt uten miljøfarlige tilsetningsstoffer. Det er biologisk nedbrytbart og brytes raskt ned i naturen. Avinor inngår jevnlig sentrale rammeavtaler for innkjøp av baneavisingkjemikalier. Valg av kjemikalier blir blant annet gjort på grunnlag av de tilgjengelige kjemikalienes operative og miljømessige egenskaper.

Til flyavising blir det benyttet et glykolbasert produkt (polypropylenglykol) på Avinors lufthavner. Det er handlingsselskapene som utfører avisingen etter anmodning fra piloten og på oppdrag fra flyselskapene. For tiden finnes det ikke godkjente flyavisingsvæsker uten giftige tilsetningsstoffer, men mengden og antall tilsetningsstoffer er betydelig redusert de siste årene, og det mest giftige stoffet er fjernet fra avisingkjemikalierne. Avinor forholder seg fortløpende til substitusjonsplikten og stiller også krav til flyselskapene om innkjøp av de miljømessig mest gunstige avisingkjemikalierne.

Avrenning og spredning av avisingkjemikalier fra lufthavnens områder kan påvirke naturmiljøets tåleevne og nedbrytningskapasitet. Dette skyldes primært et relativt høyt oksygenforbruk ved nedbrytning, som lokalt vil kunne gi oksygenfattige (anaerobe) forhold i resipienter der utslippene er betydelige og nedbrytningskapasiteten i resipienten er lav.

Avinors miljømål for utslipp til vann og grunn er satt med den hensikt å forhindre forurensning:

- Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø.
- Eksisterende grunnforurensning skal håndteres i henhold til regelverk og ikke føre til skade for helse og/eller miljø.
- Ha oppdaterte og relevante utslippstillatelser etter forurensningsloven, og etterleve disse.
- Legge til rette for å redusere forbruket av fly- og baneavisingkjemikalier.
- Velge produkter og kjemikalier med minst risiko for miljøet, og være en pådriver for at de mest miljøvennlige kjemikalierne brukes i hele luftfarten.

I forbindelse med vedtak av ny klima- og miljøstrategi i 2023, ble følgende overordnede tiltak besluttet:

- Overvåke bruk av kjemikalier og sette inn tiltak der dette er nødvendig for å hindre redusert miljøtilstand.
- Standardisere og samarbeide for å redusere forbruk av avisingkjemikalier.
- Være en pådriver for bruk av trygge og bærekraftige kjemikalier og produkter.

Alle Avinors lufthavner har gyldige utslippstillatelser i henhold til forurensningsloven, som blant annet setter krav til maksimal bruk av kjemikalier til brannøving, fly- og baneavising. Avinor har søkt om og mottatt flere reviderte utslippstillatelser de siste årene, blant annet på grunn av økt kjemikalieforbruk, men også på grunn av endrede avrenningsforhold. I 2023 fikk syv lufthavner i Troms og Finnmark ny utslippstillatelse fra Statsforvalteren. Avinor overtok også ansvaret for utslippstillatelsen til Andøya flystasjon etter Forsvaret.

Ved alle lufthavner som har internt og/eller eksternt krav om det, gjennomføres det miljøovervåkning i et visst omfang. Dette er

beskrevet i lufthavnens miljøovervåkningsprogram. Hensikten med miljøovervåkingen er å ha oversikt over forurensende aktiviteter på lufthavnen, om disse påvirker miljøet på en negativ måte, og om det er behov for tiltak for å bedre situasjonen.

I flere av lufthavnens utslippstillatelser stilles det nå krav til omfattende undersøkelser av resipientforholdene som skal sikre at kravene i vannforskriften/EUs vannrammedirektiv tilfredsstilles. Slike undersøkelser ble i 2023 gjennomført ved Namsos lufthavn. Det ble ikke registrert redusert tilstand i vannmiljø som følge av lufthavndrift.

Forbruket av avisingkjemikalier ved lufthavnene overvåkes fortløpende. Ved lufthavner med høyt forbruk og sårbare resipienter vurderes avbøtende tiltak. Eksempler på slike tiltak er endring i brøytemønster, økt bruk av strøsand, bortkjøring av snø fra snødeponi og mer bruk av mekanisk arbeid.

Koronapandemien førte til en nedgang i flytrafikken og dermed også den totale bruken av fly- og baneavisingkjemikalier. I 2022 var det derfor en liten økning i mengden avisingkjemikalier sammenlignet med forrige sesong. I 2023 økte flytrafikken ytterligere. Dette, i tillegg til utfordrende vær- og temperaturforhold, førte til et høyere forbruk av avisingkjemikalier.

#### FORBRUK AV BANEAVISINGSKJEMIKALIER

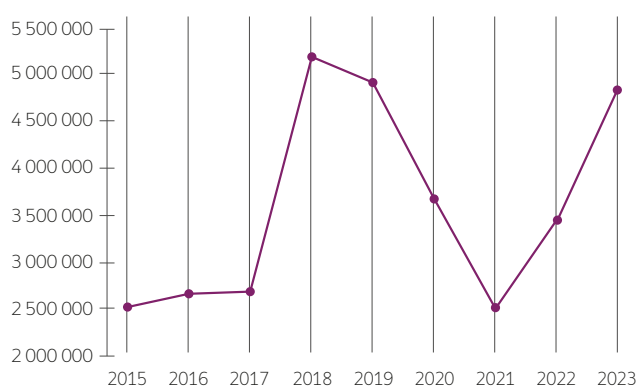
kg KOF



Figur 5.4: Kjemisk oksygenforbruk (KOF) ved nedbrytning av baneavisingkjemikalier

#### FORBRUK AV FLYAVISINGSKJEMIKALIER

Antall liter omregnet 100 % glykol



Figur 5.5: Forbruk av flyavisingkjemikalier (liter 100 % glykol) på Avinors



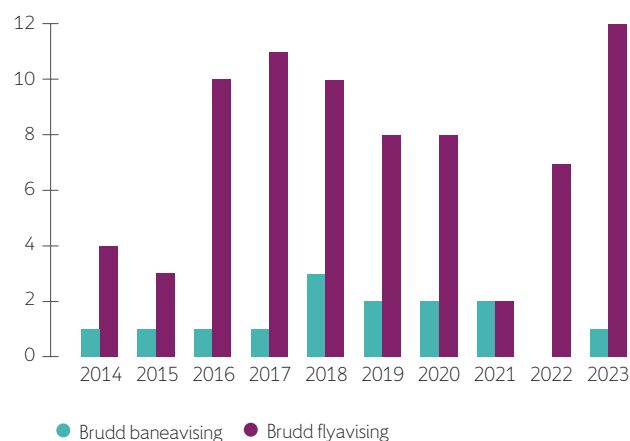
### lufthavner

I løpet av 2023 var det ved Avinors 43 operative lufthavner brudd på vilkår for flyavising ved tolv lufthavner. En lufthavn hadde brudd på bruken av baneavisingkjemikalier.

I tillegg hadde Oslo lufthavn brudd på sin resipientbaserte utslippstillatelse seks ganger i løpet av 2023. Fire av avvikene var overskridelse av grenseverdien for avisingkjemikalier i grunnvann, ett avvik var overskridelse av grenseverdien for olje i grunnvann. Det sjettede avviket var grunnet formiat/KOF (kjemisk oksygenforbruk) over døgnverdigrense i en kulvert med avrenning til Sogna.

Forurensningsmyndighetene er rutinemessig informert om overskridelsene.

ANTALL LUFTHAVNER MED BRUDD PÅ UTSLIPPSTILLATELSEN



Figur 5.6: Brudd på utslippstillatelser for fly- og baneavisingkjemikalier

I 2023 ble det registrert til sammen 128 akutte utslipp ved Avinors lufthavner. Ett av utslippene defineres som "stor miljøbelastning med liten spredning", med moderat konsekvens, der 60 liter hydraulikkolje fra en sweeper infiltrerte i grunnen. De resterende utslippene fant sted på tett flate, der forurensningen ble tatt opp og forskriftsmessig håndtert, eller var av en så begrenset størrelse at det medførte liten miljøbelastning.

Avinors lufthavndrift fører til utslipp av mikroplast fra brøyteskjær, merkemaling, dekkslitasje og så videre. Tiltak knyttet til denne problemstillingen er beskrevet i kapitlet 5.5 Ressursbruk og sirkulær økonomi.

### 5.3.2 PFAS

PFAS er en stor gruppe fluorerte stoffer, der PFOS er et av de mest kjente. De er vann-, flekk- og fettavvisende og brukes "overalt". PFAS har blitt brukt i over 50 år i en rekke produkter, blant annet i matvareemballasje, slippbelegg i kjeler og stekepanner, impregneringsmidler for tekstiler, brannsluknings-skum, rengjøringsprodukter, kosmetikk, maling, lakk og enkelte typer skismøring. Det er økende bekymring knyttet til PFAS fordi stoffene brytes svært

langsomt ned i naturen, har tendens til å spres i miljøet, oppkonsentreres i levende organismer og kan være helseskadelige.

Avinor har siden 2001 benyttet PFOS-fritt brannskum og siden 2012 benyttet brannskum helt uten fluorforbindelser. Som enkelttiltak er dette noe av det viktigste Avinor har gjort for å redusere utlekking av PFAS i naturen. Internasjonalt finnes det lufthavner som fremdeles benytter PFAS-holdig slukkeskum. Imidlertid har historisk bruk ført til forurensning i grunnen på Avinors lufthavner. Disse forurensningene bidrar fremdeles til at noe PFAS lekker ut i naturen omkring lufthavnene.

I Avinors klima- og miljøstrategi i 2023, ble det vedtatt et langsiktig mål om at «Avinor skal bidra til den nasjonale målsetningen om å redusere utslipp av PFAS», og et kortsiktig mål om å «Rydde i PFAS-forurensede områder i henhold til pålegg fra Miljødirektoratet.» I praksis betyr det kortsiktige målet at det skal gjennomføres opprydning av PFAS-forurensede lokaliteter ved to lufthavner per år i tidsrommet 2023 - 2027. Dette skal måles med to KPIer:

- Antall lokaliteter (lufthavner) hvor tiltak er gjennomført.
- Mengde PFAS (kilo) tatt ut av kretsløpet ved fjerning eller spredningsreducerende tiltak.

Avinor har etablert et eget PFAS-program som har ansvar for kartlegging, utarbeidelse av tiltaksplaner og opprydninger etter pålegg fra Miljødirektoratet. Til grunn for programmets arbeid ligger at de samlede utslippene av PFAS fra Avinors lufthavner skal reduseres så langt det lar seg gjøre (jmfør krav i pålegg fra Miljødirektoratet). Målsetningen er å fjerne PFAS, eller redusere spredning, fra de mest forurensede områdene ved 13 prioriterte lufthavner innen 2027.

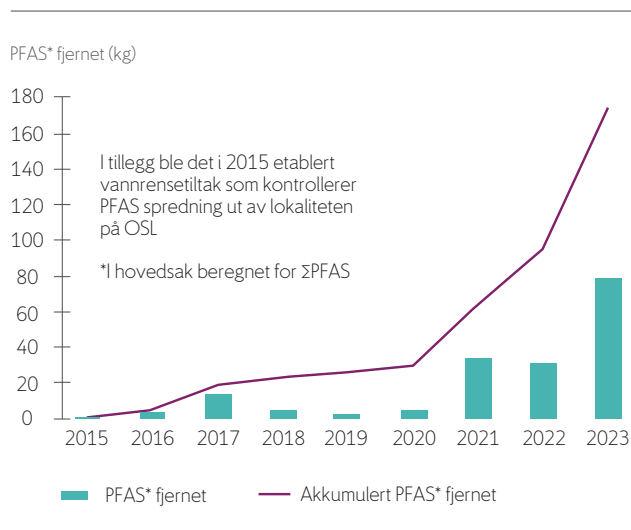
Programmet har også som mål at opprydningen skal gjennomføres så kostnadseffektivt som mulig, uten at dette går på bekostning av akseptabel miljøeffekt. Grunnet programmets omfang og varighet vil en kontinuerlig gjennomgang av tilgjengelige tiltaksmetoder kunne bidra til dette.

Tiltaksplaner for Kirkenes, Stavanger, Alta, Kristiansund, Ålesund og Kristiansand er oversendt Miljødirektoratet og ligger til behandling. Det arbeides fremdeles med tiltaksplan for Tromsø, samt en revidering av planen for Kirkenes.

Det er gjennomført tiltak ved et eller flere brannøvingsfelt på Harstad/Narvik Evenes i 2021, Rørvik i 2022, Bergen i 2022/2023, Haugesund i 2023 og Svalbard i 2023.

Tiltakene gjennomført til nå på overnevnte lufthavner har fjernet 130 kilo PFAS, i hovedsak med graving og deponering (figur 5.7). Tiltakene innebærer fjerning og transport av over 75 000 m<sup>3</sup> masser (tilsvarer ca. 5000 lastebillass av 15 m<sup>3</sup>). I 2023 er det fjernet cirka 75 kilo PFAS ved graving og deponering.

Avinor har etablert to renseanlegg for PFAS-forurenset vann som reduserer spredning fra lokalitetene. Ved Oslo lufthavn pågår rensing av grunnvann fra PFAS-forurensede områder ved brannøvingsfeltet. Drensvann fra området renses i eget renseanlegg før det ledes til kommunalt nett. I 2023 har anleggene rensert 2 969 gram PFAS, og totalt siden oppstarten i 2015 har anleggene fjernet 32,5 kilo. På Fagernes lufthavn pågår rensing av vann fra det nedlagte brannøvingsfeltet, og anlegget viser god renseeffekt.



Figur 5.7: Mengde PFAS (kilo) fjernet pr. år og akkumulert (2015-2023)

Avinor har i 2023 arbeidet med å øke egen kunnskap om nye og relevante tiltaksmetoder for PFAS-forurenset jord og/eller vann. Avinor har som målsetning å kunne ta i bruk andre tiltaksmetoder enn det som frem til nå er benyttet (vannrensing/graving og deponering), slik at opprydningen kan gjennomføres mer kostnadseffektivt uten at dette går på bekostning av miljøeffekt.

Avinor har en regnskapsmessig avsetning som skal reflektere de forventede kostnadene knyttet til arbeidet med, og opprydning i, PFAS-forurensete lokaliteter. Avsetningen er beheftet med stor usikkerhet og oppdateres fortløpende ettersom ny kunnskap kommer til. Endrede krav, grenseverdier og rammebetingelser fra myndighetene vil kunne påvirke kostnadene knyttet til PFAS-arbeidet. Pr. 31. desember 2023 var avsetningen på 843 millioner kroner.

### 5.3.3 Bruk av stoffer som gir grunn til bekymring

I anskaffelser og innkjøp stiles det krav til at materialer og produkter på våre lufthavner ikke skal inneholde stoffer som står på listen over kjemikalier som regnes for å utgjøre en alvorlig trussel mot helse og miljø (den norske prioriteringslista/kandidatlisten til REACH). Til baneavising benyttes stoffer med den laveste miljøbelastningen av tilgjengelige baneavisingkjemikalier.

### 5.3.4 Støy

Støy kan defineres som uønsket lyd. Avinor har fly- og helikopterstøy som et av sine viktigste tiltaksområder innen ytre miljø fordi det berører mange mennesker rundt Avinors lufthavner. Avinor søker å redusere antall støyeksponerte fra sivil fly- og helikoptertrafikk, i tillegg til å gjennomføre regelmessig kartlegging og registrere trasébruk ved de store lufthavnene.

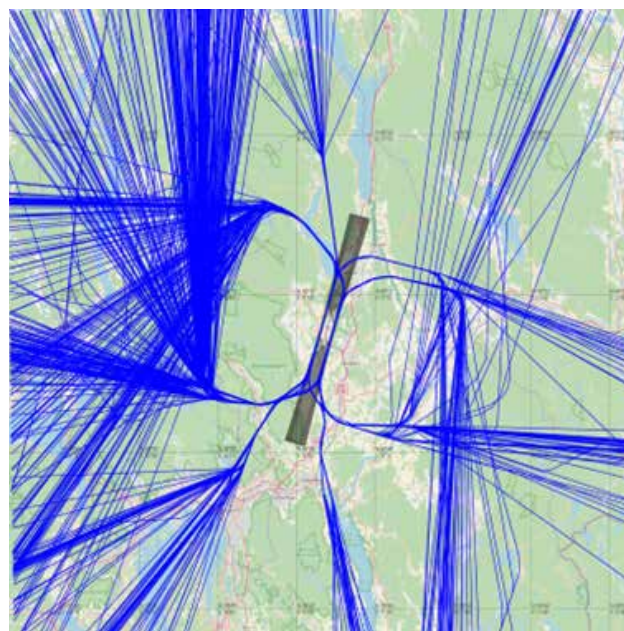
I forbindelse med ny klima- og miljøstrategi ble det vedtatt følgende langsiktige mål:

- Avinor skal arbeide aktivt for å redusere støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for bosatte i lufthavnens nærområde.
- Øke prosentvis andel kurvede innflygninger.
- Eliminere alle nattavganger hvor det sertifiserte støynivået overstiger 88 dB ved Oslo lufthavn.

Det ble også vedtatt et kortsiktig mål om 25 prosent kurvede innflygninger ved Oslo lufthavn i 2025 (se også kapittel 5.2.6. Effektivisering av norsk luftrom). Kurvede innflygninger har både en klimaeffekt fordi de kan redusere drivstofforbruk på grunn av kortere fløyedistanse, samt redusere støyeksponering for lufthavnens naboer fordi trafikken i større grad kan ledes utenom bebygde strøk enn man kan med konvensjonelle innflygingsprosedyrer.

I 2023 er det blitt foretatt justeringer av de tidligere implementerte støyreducerende prosedyrene for helikopter for Stavanger lufthavn. For Bergen lufthavn er det opprettet nye inn- og utflygingstraséer for helikopter som blant annet gjør at man varierer overflygning over ulike områder. Prinsippene for de nye traséene er:

- Jevn fordeling og mulighet for avlastning av helikoptertrafikk over bebygde områder.
- Traséer er i størst mulig grad forsøkt lagt til områder med minst bebyggelse.
- Avinor har prøvd å skjerme skoler og barnehager.
- Ankomster skal skje på 3000 fot og med 120 knop hastighet lengst mulig.
- Antall innbyggere innen 500 m fra traséer er redusert med 13 prosent i henhold til analyse i GIS. Lufthavnen har med dette organisert trafikken slik at den blir forutsigbar med definerte traséer.



Figur 5.8: Illustrasjon kurvede innflygninger Oslo lufthavn

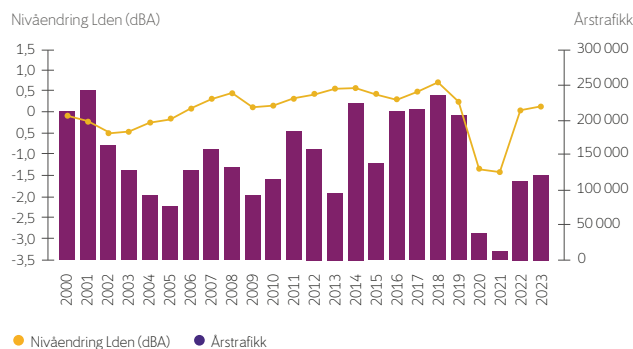
På lufthavnene i Bergen, Stavanger og Trondheim er det etablert et system for traséovervåking som brukes til å overvåke om flybevegelsene er i henhold til de fastsatte prosedyrene for disse lufthavnene. Støytilpassede prosedyrer er viktige tiltak for å redusere påvirkningen støy har på beboerne ved lufthavnene. Traséovervåkingssystemet brukes derfor til å dokumentere om disse tiltakene følges. På grunn av tekniske problemer har ikke disse systemene fungert tilfredsstillende og det foreligger derfor ikke resultater for 2023. Det jobbes i tett samarbeid med leverandøren av systemet med å løse utfordringene.

### Flystøy på Oslo lufthavn

Ved Oslo lufthavn blir det arbeidet aktivt for at flystøyen skal være forutsigbar for naboene. Det er etablert et støy- og traséovervåkningsanlegg som brukes til å overvåke at flybevegelsene er i henhold til de fastsatte prosedyrene for lufthavnen, samt måler støynivåene på enkelte punkter rundt lufthavnen. Lufthavnen har en egen støyforskrift som stiller krav om et slikt anlegg, og at resultater skal rapporteres til Luftfartstilsynet hver måned. Månedrapportene er offentlige og er tilgjengelige via Avinors nettsider. Resultatene viser at flybevegelsene nå i større grad enn tidligere er i henhold til de fastlagte prosedyrene. Andelen kurvede innflygninger var 12,9 prosent i 2023.

Figur 5.9 viser utviklingen i flystøy og flytrafikken ved Oslo lufthavn fra 2000 til 2023. For hvert år er det beregnet totalt støyutslipp (Lden) fra all registrert trafikk. Deretter er endring i nivå fra år 2000 beregnet for hvert år, og plottet sammen med utviklingen i totaltrafikk.

#### FLYTRAFIKK OG STØY PÅ OSLO LUFTHAVN



Figur 5.9: Utvikling i flystøy og flytrafikk på Oslo lufthavn

Denne framstillingen gir et bilde av støyutviklingen, uavhengig av geografiske områder som berøres. Den samlede flystøybelastningen rundt Oslo lufthavn gikk ned med 0,1 dB fra 2022 til 2023, samtidig som antallet flybevegelser økte med 5,0 prosent. Selv om det var en økning i trafikk tallene for 2023, ble støybelastningen lavere. Det skyldes i hovedsak utfasingen av eldre flymodeller og introduksjonen av nye, mer støysvake modeller. Støynivået for 2022 var 2,6 dB under nivået for år 2000, basert på beregninger for all registrert trafikk. Trafikkøkningen for 2022 var på 13 000 flygninger sammenliknet med trafikken i 2000. Det betyr igjen at nye, moderne flytyper har mer enn kompensert for endringen i trafikk.

I 2016 trådte en revidert støyforskrift, utarbeidet av Luftfartstilsynet, i kraft for Oslo lufthavn. Formålet med forskriften er å unngå unødige 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 kapitlet om klimagassutslipp. Traseene er lagt utenom tettbebyggelse. Forskriften angir også en justert utflygningskorridor for utflygninger fra lufthavnens nordøstre

hjørne. Overholdelse av de nye utflygningskorridorene ligger over 95 prosent. Justeringen gjør det mulig å opprettholde avgangskapasiteten på lufthavnen, samtidig som man unngår å fly over nærområdene hvor det bor flest mennesker.

Oslo lufthavn hadde i 2023 flystøyhenveldeiser fra 163 personer. Det er en økning i antallet personer som klager sammenliknet med 2022 på mer enn 30 prosent. Innbyggerne i Ullensaker, Eidsvoll og Nannestad står for den største andelen.



Figur 5.10: Utbredelse av hørselsskadelige støynivåer i Evenes

### Støy fra F-35 på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes

Stortinget vedtok i 2012 at de nye F-35 skal stasjoneres på Ørland Flystasjon. Fire av flyene skal stasjoneres på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes i en base for Quick Reaction Alert (QRA) og høy luftberedskap (HLB). Stortingets vedtak innebærer en gjenopptagelse av Harstad/Narvik lufthavn, Evenes som permanent militær Flystasjon. Det er påvist at F-35 ved avgang påfører områdene rundt terminalbygget maksimale støynivåer over 115 dBA, som i den statlige reguleringsplanen for Evenes ansees å være hørselsskadelig.

De høye støynivåene oppstår i forbindelse med avgang, low-pass og touch-and-go med F-35 med etterbrenner. Avinor arbeider med tiltak for å skjerme passasjerer, ansatte og andre besøkende til lufthavnen mot den hørselsskadelige støyen. Det kreves omfattende fysiske tiltak i form av passasjerbroer ut til flyene, et parkeringshus og forbedring av fasadene på eksisterende bygningsmasse, i tillegg til organisatoriske tiltak.

Luftforsvaret har i 2023 utvidet aktivitetene med det som kalles spredningskonseptet. Det går i korte trekk ut på at flere av Avinors lufthavner fremover vil få besøk av F-35, med medfølgende støyproblematikk.

## 5.4. BIOLOGISK MANGFOLD OG ØKOSYSTEMER

Naturen er under press. 21 prosent av norske arter og nesten halvparten av naturtypene er på rødliste. Hovedårsakene er arealbruksendringer, forurensning, høsting, klimaendringer og fremmede arter. Samtidig er vår økonomi og velferd helt avhengig av naturen. EUs grønne giv og Naturavtalen er ambisiøse på naturens vegne og baner vei for nytt regelverk. Ny teknologi gir nye muligheter og viser en endring i forbrukerpreferanser og engasjement.

Avinors lokaliteter og virksomhet omfatter 43 lufthavner, tekniske installasjoner, to store prosjekt med etablering av nye lufthavner og lufttrafikkjenester. Luftfart har et mindre arealavtrykk enn andre transportformer. Avinors lufthavner ligger imidlertid omkranset av natur og grøntområder. Mange er plassert i og ved verdifulle naturområder som artsrike enger, våtmark, gyteområder og lakseelver. Avinor påvirker naturen negativt ved blant annet arealbeslag og utslipp, og noen ganger positivt ved skjøtsel og skjerming fra ferdsel. Samtidig er lufthavnene også avhengig av naturen for tjenester som flomdemping, vann- og jordrensing og råstoff.

Avinors klima- og miljøpolicy forplikter selskapet til å arbeide for arealeffektive lufthavner med naturpositive innslag. I forbindelse med vedtak av ny klima- og miljøstrategi i 2023 ble følgende mål for biodiversitet og økosystemer besluttet:

- Jobbe systematisk for å redusere egen negativ påvirkning, og øke positiv påvirkning på naturmangfold og økosystemer.
- Minimere tap av all natur og unngå inngrep som påvirker truede- eller nær truede naturtyper og arter.
- Hver lufthavn skal gjennomføre minst ett positivt tiltak innen 2030.

For å nå målene er det besluttet en rekke tiltak. Disse retter seg i stor grad mot analyse, styring og systemer som skal sikre kunnskap om konsekvenser for biologisk mangfold og økosystemer i beslutningsprosessen allerede i en tidlig fase. Beslutningstakere skal få tilstrekkelig kunnskap om konsekvenser, alternativer og muligheter:

- Tiltakshierarkiet, alternativvurderinger og kunnskap om naturverdiene skal benyttes fra tidlig fase i planlegging, prosjekter og drift.
- Dokumenterte alternativvurderinger skal alltid gjennomføres i tidlig fase dersom det er aktuelt med inngrep i områder med natur av nasjonale og vesentlige regionale interesser. Alternativvurderingene skal vektlegges i beslutningsprosessen.
- Etablere arealregnskap.
- Kartlegge fremmede arter og iverksette tiltak der nødvendig.
- Kartlegge og følge opp naturrisiko.
- Stille krav i innkjøp og kontrakter som fremmer avskogingsfrie verdikjeder.

Det er i tillegg utarbeidet en mer detaljert sentral tiltaksplan. Denne vil gi føringer for lokale miljøhandlingsplaner med lokale tiltak. Store prosjekter har egne premissdokumenter for miljø med tilhørende miljøoppfølgingsplaner med tiltak.

Det er nødvendig å etablere en baseline og prioritere systemiske endringer før tallfestede mål etableres. Målene er derfor foreløpig overordnede og ikke satt etter prinsippene for vitenskapsbaserte mål for natur (SBTN). Målene er imidlertid i tråd med Statens forventninger til selskapene.

Det er etablert et sett med indikatorer for å følge opp mål og strategi og for rapportering til eier. Avinor tar sikte på å kunne rapportere på alle fra rapporteringsåret 2024:

- Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.
- Antall dekar omdisponert dyrket mark.
- Andel lufthavner med positive tiltak gjennomført.
- Andel lufthavner som har kartlagt fremmede arter.

### 5.4.1 Verneområder og spesielt verdifulle naturområder

11 lufthavner har totalt 18 naturvernområder på, ved eller inntil en kilometer fra lufthavnen. To lufthavner har naturvernområder på sine områder og fem grenser til naturvernområder. Flere lufthavner er plassert i og ved andre verdifulle naturområder som artsrike enger, våtmark, gyteområder og lakseelver.

### 5.4.2 Kartlegging og positive tiltak

Alle lufthavner har kartfestet informasjon om biologisk mangfold. Avinor gjennomførte i perioden 2009-2014 en omfattende kartlegging av naturverdier på og rundt selskapets lufthavner og bruker denne informasjonen i drift og planlegging. Data er offentlig tilgjengelig i naturbase.no og rapportene er tilgjengelig på avinor.no. Ved kartleggingen av biologisk mangfold, ble også negativ påvirkning vurdert og skjøtelsråd gitt. Disse er fulgt opp innenfor rammene av trygg og effektiv lufthavndrift. I hovedsak omhandlet rådene å unngå nedbygging, justering av skjøtsel, rydding av enkelte villfyllinger og fjerning av fremmede arter.

I 2023 ble tidligere kartlegging av slåttemark på Kristiansand lufthavn oppdatert i et samarbeid mellom Statsforvalter og Avinor.

Fremmede arter var en del av den opprinnelige kartleggingen av biologisk mangfold. For å oppdatere status gjennomfører lufthavnene selv, med støtte fra Avinors bærekraftavdeling, en befarings for å kartlegge de vanligste fremmede artene. Hittil har 20 av 43 lufthavner gjennomført befarings og registrert eventuelle fremmede arter.

Reduksjon av ferdsel til tekniske installasjoner kan redusere negative konsekvenser for biologisk mangfold og økosystemer. De siste årene har flere vedlikeholdsaktiviteter blitt mer automatisert/sentralisert slik at man i mindre grad må fysisk ut til installasjonene. Det jobbes kontinuerlig med å minimere behovet for fysisk tilstedeværelse ved vedlikeholdsintervaller.

Overflygning ved inn og utflygningen til lufthavnene kan gi forstyrrelser for vilt nær lufthavnen. Alle instrumentinnflygninger gjøres i henhold til prosedyrer. Restriksjonsområder som spesifiserer minimum høyde for overflygning fastlegges i verneforskrifter/av miljømyndighetene og tas hensyn til når prosedyrer designes for innflygning.

Flere lufthavner gjør positive tiltak der dette er mulig. Vi har ikke aggregerte tall for dette per 2023. Under er noen eksempler på tiltak som utføres på flere lufthavner:

- Tilpasset slått for å bevare truede naturtyper og arter. I tillegg er det et stort antall lufthavner som har rødlistede arter og naturtyper som bevarer disse uten aktive tiltak.
- Skape nye eller forbedrede habitater som blomsterrike kanter, eng med mer.
- Fjerne fremmede arter.



5.4.3 Arealbruksendringer, tap av natur og matjord i 2023  
Avinor mangler per i dag en samlet oversikt over naturtap fra mindre prosjekter og tiltak på selskapets lufthavner, men disse antas å være svært små sammenlignet med de to store prosjektene i 2023:

#### Ny lufthavn Bodø

Arealbruksendringer i 2023: Arealbruksendringer på 1,44 hektar i 2023, hvorav 0,21 hektar var bebygde områder, 0,07 hektar samferdsel, 0,36 hektar fulldyrka jord og 0,81 hektar åpen fastmark (åpen fastmark inkluderer her flere naturtyper eksempelvis strandberg). I 2023 ble det ikke gjort inngrep i verneområder eller naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.

Totalt arealbruksendringer: For hele prosjektet er det beregnet en arealbruksendring på 274,28 hektar, hvorav 31,74 hektar er dyrket mark, 84,10 hektar hav, skog og ferskvann og 111,25 hektar åpen fastmark. 10,15 hektar er naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.

#### Ny lufthavn Mo i Rana

Arealbruksendringer 2023: Utbyggingene i 2023 resulterte i arealbruksendringer på totalt 151,23 hektar. Skog og myr utgjør den største andelen med 149,26 hektar. Åpen fastmark, ferskvann

og områder tidligere brukt til samferdsel utgjør til sammen en mindre del av arealet. Den samlede summen av arealbruken av dyrket mark har hittil vært 0,18 hektar i form av fulldyrka jord fra tilkomstvegen. I 2023 ble det ikke gjort inngrep i verneområder eller naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.

Totalt arealbruksendringer: For hele prosjektet er det beregnet arealbruksendring på 161,37 hektar, hvorav 0,5 hektar dyrket mark, 157,5 hektar skog og myr, 0,3 hektar ferskvann og 0,7 åpen fastmark og resterende bebygde områder. Det er planlagt å tilbakeføre 0,4 hektar dyrket mark. 0,7 hektar er naturtyper med nasjonal eller vesentlig regional verdi, dette tallet er beregnet fra tidligere kartlegginger og er trolig lavere enn om man har brukt nyeste kartleggingsinstruks for naturtyper.

For begge prosjektene vil en andel av arealene revegeteres.

Landarealene avsatt til ny lufthavn i Mo i Rana har vært reinbeite for urbefolkning i området. Det er utarbeidet planer for hvordan skaden på reinbeitedistriktet skal utbedres som blant annet inkluderer erstatning og reetablering av gamle beiteområder i form av å fjerne eksisterende infrastruktur. Avinor har tett dialog med det berørte reinbeitedistriktet og kommunen.

## 5.5 RESSURSBRUK OG SIRKULÆR ØKONOMI

Sirkulær økonomi handler om å redusere forbruket og produksjonen av nye varer, og heller gjenbruke og resirkulere det som allerede finnes. Det betyr at materialer, produkter og ressurser ikke blir kastet, men beholdt i kretsløpet så lenge som mulig. På den måten kan vi spare naturen for unødvendig uttak av ressurser, bidra til å stoppe tap av biologisk mangfold og kutte i klimagassutslipp.

Avinor har satt følgende mål for ressursbruk og sirkulærøkonomi:

Langsiktig mål:

- Øke ombruk og sirkularitet med en ambisjon om zero waste - kun ressurser i kretsløp.

Kortsiktige mål:

- Redusere mengde restavfall fra ordinær drift med 25 prosent innen 2025, samt redusere total mengde avfall (referanseår 2019).
- Kontinuerlig redusere matsvinn og være en pådriver for at usolgt mat skal gå til nytte (donasjon, salg til redusert pris ol.)
- Redusere bruk av plast samt sikre forsvarlig håndtering av plast og plastavfall i hele verdikjeden

Målene fokuserer både på å redusere uttaket av nye ressurser ved produksjon, innkjøp og levetidsforlenging, blant annet ved å jobbe målrettet med ombruk og avfallsreduksjon. I tillegg skal målene sikre effektiv avfallshåndtering og løfte avfallshåndtering så høyt opp i avfallshierarkiet som mulig.

Målene er styrende for Avinors drift på egne lokaliteter, i kontrakter, innkjøp og prosjekter.

For å etterleve klima- og miljøpolicyen og nå målene innen ressursbruk og sirkulærøkonomi er det identifisert en rekke tiltak fram mot 2025 og 2030:

- Utarbeide rutiner for, og vise frem, gode løsninger for ombruk.
- Utarbeide krav på ressursbruk og sirkulærøkonomi i samarbeid med relevante fagmiljø for kontrakter og anskaffelser.
- Ha gode løsninger som tilrettelegger for riktig kildesortering, reparasjon og ombruk.
- Fase ut bruk av engangsartikler der dette er mulig.
- Kartlegge omfang og løsninger for å minimere mengde plast og mikroplast.

Det er også opprettet mer detaljerte tiltak for driften ved de enkelte lufthavnene og i de enkelte byggeprosjektene miljøoppfølgingsplaner. Et eksempel på det er gjennom ombruk av masser og materiell.

En stor del av mulighetene for avfallsreduksjon, gjenbruk og materialgjenvinning avgjøres allerede ved anskaffelse av produkter og tjenester til lufthavnene. Dette vil blant annet si å stille krav til at materialer og produkter skal vare lenge, kunne repareres og brukes om igjen. Produktene må i tillegg utformes på en måte som gjør det mulig å gjenvinne materiale i delene og bruke dette som råvarer inn i ny produksjon.

Avinors lufthavner har en tradisjon for å reparere og gjenbruke utstyr og materialer. Gode rutiner for vedlikehold og omplassering av rullende materiell som sopebiler og lignende til andre lufthavner er eksempler på dette. Ombruk er også viktig i byggeprosjekter. I 2023 ble store deler av det gamle parkeringshuset på Stavanger lufthavn gjenbrukt i byggingen av det nye. Materialer uegnet for ombruk ble sendt til materialgjenvinning. I nye kontrakter med partnere for drift av kommersielle areal på





lufthavnene, er miljø en del av tildelingskriteriene blant annet med krav om å tilby flergangsservice på spisesteder.

Alle Avinors lufthavner kildesorterer, og avfallshåndtering er en del av miljøstyringen ved alle lufthavner. Hver lufthavn har møte med sitt avfallsselskap minimum årlig for å gjennomgå blant annet sorteringsgrad, tilrettelegging av utstyr og relevante fraksjoner på avfallsrom og returpunkter, samt se på muligheter for å bedre sorteringsgraden på avfallet. I forbindelse med byggingen av nye lufthavner i Mo i Rana og i Bodø gir avfallsselskapet innspill til utforming av avfallsrommene slik at disse kan optimaliseres og tilrettelegges for enda bedre avfallshåndtering i fremtiden.

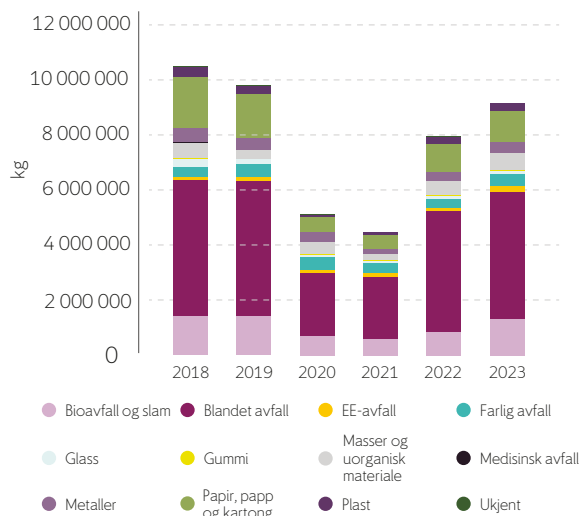
Avinor deltar i EU-prosjektet TULIPS som ledes av Amsterdam lufthavn, Schiphol. Et av prosjektets mål er å øke sirkularitet i terminal og byggeprosjekter. For å systematisere ombruk i bygg har Oslo lufthavn begynt å teste ut utvikling av materialpass og track & trace-løsninger for byggrelatert avfall. Dette testes i praksis i en pilot hvor materiell fra rivning av et bygg for bussankomst ombrukes i nær sin helhet når det bygges opp igjen et tilsvarende bygg på en annen lokasjon på lufthavnen. Tre masterstudenter skal i tillegg se på muligheten for enda bedre sirkulære løsninger relatert til kommersiell drift i terminalen på lufthavnen.

Produksjon og salg av mat er den desidert største kilden til matsvinn på lufthavnene. Det er satt konkrete krav til tiltak for å unngå matsvinn i nye kontrakter og Avinor jobber sammen med de kommersielle partnerne i terminalen for å redusere matsvinn. Partnerne våre forebygger matsvinn ved å bruke passasjerprediksjoner når de planlegger matproduksjon. For å hindre at spiselig mat havner som avfall, er appen Too Good To Go etablert på sju lufthavner. I 2023 ble til sammen 39 114 porsjoner mat som ellers ville blitt kastet solgt til redusert pris gjennom denne ordningen. Det er en økning på 39 prosent i forhold til 2022. På Oslo Lufthavn er også 1,3 tonn overskuddsmat gitt til veldedighet i stedet for å bli kastet.

Avinor er medlem i Handelens Miljøfond og for hver pose som selges på en av Avinors lufthavner betaler Avinor en andel til fondet i form av en miljøkontingent. Posesalget har siden det ble opprettet bidratt med over 10 millioner kroner til prosjekter som reduserer plastforsøpling, øker plastgjenvinning og reduserer forbruk av plastbæreposer. Resten av overskuddet fra salg av poser går inn i Avinors eget miljøfond og øremerkes miljøtiltak i regi av Avinor med partnere. I 2023 valgte Avinor å sette opp prisen på plastbæreposer fra to til fire kroner. Prisøkningen skal dekke opp for økningen i miljøkontingent til Handelens Miljøfond, og er samtidig et tiltak som i seg selv skal redusere unødvendig forbruk av plastbæreposer. Avinorposene lages i dag av 80 prosent resirkulert plast.

Oslo lufthavn har i 2023 gjennomført en kartlegging av mikroplast. Målet med denne undersøkelsen var å få oversikt over tilstedeværelsen av mikroplast på lufthavnen og se på kilder og tiltak. En viktig begrensning til disse og tidligere studier er at det er mangler i analysemetoder som gjør at ikke alle typer mikroplast som kan være til stede på lufthavner måles. Dette gjør det igjen utfordrende å anslå mengder og effekter. Avinor vil fortsette jobbe for å få på plass analysemetoder og se på eventuelle nødvendige tiltak fremover.

#### UTVIKLING AV AVFALLSMENNGDE FORDELT PÅ HOVEDGRUPPE

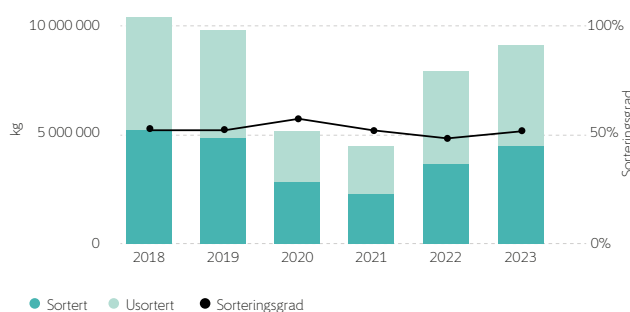


Figur 5.11: Utgående materialstrømmer- Avfall

Avfall måles og rapporteres ved henting av avfallsselskapene. Registrert data aggregeres opp på konsernnivå. Det ble i 2023 håndtert litt over 9000 tonn avfall, herav 431 tonn farlig avfall på Avinor sine lufthavner (figur 5.11). Av dette ble 27 prosent materialgjenvunnet, 5 prosent biobehandlet, 60 prosent energigjenvunnet og 8 prosent sendt til deponi. Disse tallene gjelder for ordinær drift og inkluderer ikke større bygge- eller anleggsprosjekter. Avinor har i dag ikke en samlet rapportering av avfall fra bygg- og anleggsprosjektene. Mengden bygge- og anleggsavfall antas å være større enn for ordinær drift og også med en annen sammensetning. Av de i overkant 430 tonn med farlig avfall på lufthavnene gikk 15 prosent av avfallet til materialgjenvinning, 0,5 prosent til gjenbruk, 84 prosent til energigjenvinning og 0,5 prosent til deponi.






I 2023 var kildesorteringsgraden for ordinær drift ved alle Avinor sine lufthavner 49 prosent (figur 5.12). Da regnes også eksempelvis flyavfall og strøsand som ikke-sortert avfall, dette utgjør omtrent 20 prosent av totalvolumet. Sorteringsgraden på avfallet økte med 3 prosent fra året før.

#### KILDESORTERING







Figur 5.12: Andel kildesortert avfall 2018-2023







## 5.6 MÅLOPPNÅELSE BÆREKRAFT

BÆREKRAFTSMÅL	STRATEGI	MÅLSETTINGER	KPI	RESULTATER 2023
 <p>13 STOPPE KLIMAENDRINGENE</p>	Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart	1) Avinor skal sette vitenskapsbaserte kortsiktige og langsiktige klimamål (iht SBTi), og årlig redusere utslipp fra egen drift 2) Effektivisere luftrommet 3) Fossilfri norsk luftfart innen 2050	1) Avinors klimagassutslipp 1) Elektrifisere person- og varebilsegmentet, 100 % elektrisk i 2030 2) Andel innblandet biodiesel 3) Klimagassutslipp sivil flytrafikk i og fra Norge (CO <sub>2</sub> e)	1) Person og varebiler; 23 % elektrisk 1) 53 % innblandet biodiesel 1) Besluttet å etablere biogassanlegg på Svalbard 2) Andel kurvede innflygninger OSL: 12,9 % 3) Klimagassutslipp sivil flytrafikk i og fra Norge (CO <sub>2</sub> e): Innenriks 1,08 mill tonn (2022), utenriks 1,38 mill tonn (2022)
 <p>7 REN ENERGI TIL ALLE</p>	Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart	2019-2025 Redusere innkjøpt energi til bygg og anlegg ned til 225 GWh innen 2025 (ekskl flysikring)  Det jobbes med nytt temperaturkorrigert energimål som vil gjelde 2024-2028 med 2023 som referanseår. Målet (2019-2025) vil utgå når det nye målet er vedtatt.	GWh - innkjøpt energi	268,6 GWh for 2023 for hele konsernet (totalt innkjøpt energi)
 <p>6 RENT VANN OG GODE SANITÆRFORHOLD</p>	Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart	Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensing eller redusert miljøtilstand i vannmiljø	Brudd på utslippstillatelser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 12 lufthavner har brudd på vilkår flyavising.</li> <li>• 1 lufthavn har brudd på vilkår baneavising.</li> <li>• Oslo lufthavn har 6 brudd på vilkår i sin resipientbaserte tillatelse</li> </ul>
 <p>14 LIVET I HAVET</p>				
 <p>15 LIVET PÅ LAND</p>				

TILTAK	MÅL 2025	MÅL 2030	HENVISNING TIL RAPPORTEN
<p>1) Elektrifisere person- og varebiler</p> <p>1) Etterspørre nullutslipp ved anskaffelser, tunge kjøretøy</p> <p>1) Biodiesel til tunge kjøretøy</p> <p>1) Biogassanlegg Svalbard</p> <p>2) Etablering av flere kurvede innflygninger</p> <p>3) Arrangert konferanse for hele økosystemet rundt produksjon og bruk av SAF (180 deltakere)</p> <p>Publisert analyse av mulighetene for norsk produksjon av SAF fra ikke-biologiske innsatsfaktorer</p> <p>3) Etablert program for energiomstilling. Analyser og forberedelser for ny infrastruktur for lading og hydrogen.</p>	<p>1) Klimamålet kommer til å gjelde for 2030, ref SBTi</p> <p>2) 25% kurvede innflygninger på OSL</p>	<p>Prosess pågår for å sette klimamål i tråd med SBTi</p>	<p>Kapittel 5</p>
<p>Gjennomført i 2023: Utredet og besluttet at det skal bygges solcelleanlegg på parkeringshuset på Kjevik lufthavn i 2024. Solcelleanlegget vil ha en estimert årlig produksjon på 444 MWh.</p>	<p>225 GWh (ekskl flysikring) ved lufthavnene.</p> <p>Innkjøpt energi til lading av kjøretøy, busser og fly er ikke inkludert i målet.</p>	<p>Mål for 2030 ikke satt ennå</p>	<p>Kapittel 5</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forbruk av avisingskjemikalier registreres og overvåkes. Ved høyt forbruk gjøres det vurderinger av effekt av belastning og forebyggende tiltak, samt dialog med miljømyndighet.</li> <li>• Miljøovervåkning på flere lufthavner og resipientundersøkelser på enkelte lufthavner.</li> <li>• Det stilles krav til prosjekter for å unngå forurensning i vann og grunn og for å unngå spredning av eksisterende grunnforurensning.</li> </ul>			<p>Kapittel 5</p>

BÆREKRAFTSMÅL	STRATEGI	MÅLSETTINGER	KPI	RESULTATER 2023
 <p>3 GOD HELSE OG LIVSKVALITET</p>	Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart	Arbeide aktivt for å redusere støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for bosatte i lufthavnenes nærrområder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andel kurvede innflygninger OSL</li> <li>Støykartlegginger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>12,9 % kurvede innflygninger på OSL.</li> <li>Oppdatert støykartlegging for Trondheim lufthavn Værnes.</li> </ul>
 <p>8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST</p>	Attraktiv arbeidsplass med rett kompetanse og godt arbeidsmiljø	Forhindre HMS-avvik, personskader og arbeidsrelatert sykdom	Sykefravær H1-verdi H2-verdi Brudd på arbeidstidsbestemmelsene	Sykefravær 4,6 % H1- 2,4 H2: 4,8 Begge H verdier bedre enn målet.
 <p>5 LIKESTILLING MELLOM KJØNNENE</p>	Attraktiv arbeidsplass med rett kompetanse og godt arbeidsmiljø	Avinor skal ha 40% kvinnelige ledere på de øverste fire ledernivåer innen 2028	Andel kvinnelige ledere Andel kvinner totalt i selskapet	31,1 % kvinnelige ledere
 <p>8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST</p>	Aktiv pådriver for etisk og ansvarlig forretningspraksis i egen virksomhet og verdikjeden.	Ansatte skal kjenne og følge Avinors etiske retningslinjer	Andel som gjennomfører obligatorisk årlig kurs i etikk	<ul style="list-style-type: none"> <li>94% av alle ansatte har gjennomgått e-læring</li> <li>Styret og ledelsen har gjennomgått dilemmatrening</li> </ul>
 <p>12 ANSVARLIG FORBRUK OG PRODUKSJON</p>				
 <p>16 FRED, RETTFERDIGHET OG VELFUNGERENDE INSTITUSJONER</p>				

TILTAK	MÅL 2025	MÅL 2030	HENVISNING TIL RAPPORTEN
<ul style="list-style-type: none"> <li>Øke andelen kurvede innflygninger på OSL til 15% i 2024, bl.a ved utvidet systemstøtte til flygelederne.</li> <li>For 2024 er det planlagt støykartlegging for 4 mindre lufthavner</li> </ul>	25 % kurvede innflygninger på OSL	-	Kapittel 5
Proaktivt arbeid med sykefravær/ arbeidsmiljø. Satsning på ressursstyring. Opplæring HMS/arbeidsmiljø	-	-	Kapittel 5
Fokus i People Review og etterfølgerlanlegging  Revitalisert arbeidet med mangfold.	-	40 % kvinnelige ledere (2028)	Kapittel 5
<ul style="list-style-type: none"> <li>Årlig opplæringsprogram innen etikk og antikorrupsjon for alle ansatte</li> <li>Implementert overvåking av korrupsjonsrisiko</li> <li>Jevnlig risiko og sårbarhetsanalyse.</li> <li>Varsel og klagemekanismer</li> </ul>	Null korrupsjon	Null korrupsjon	Kapittel 5

BÆREKRAFTSMÅL	STRATEGI	MÅLSETTINGER	KPI	RESULTATER 2023
 	Aktiv pådriver for etisk og ansvarlig forretningspraksis i egen virksomhet og verdikjeden.	Fremme respekt for menneskerettigheter og arbeidsforhold i våre verdikjeder	Andel leverandører som følger våre Levereregler for leverandører	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gjennomført 23 seriositetskontroller og avdekket 12 brudd</li> <li>Risikovurdert 64 leverandører og tilhørende kontrakter</li> </ul>
 	Aktiv pådriver for etisk og ansvarlig forretningspraksis i egen virksomhet og verdikjeden.	Gode varslingsrutiner og klagemekanismer for håndtering av kritikkverdige forhold i alle deler av organisasjonen og for arbeidere i verdikjeden	Antall varsler Antall klager	<ul style="list-style-type: none"> <li>174 varsler mottatt via varslingskanalen for kritikkverdige forhold via intern varslingskanal, og 1 varsel fra eksterne varslingskanal</li> </ul>
 	Aktiv pådriver for bærekraftig luftfart/ Aktiv pådriver for etisk og ansvarlig forretningspraksis i egen virksomhet og verdikjeden.	Ansvarsfulle innkjøp		

TILTAK	MÅL 2025	MÅL 2030	HENVISNING TIL RAPPORTEN
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oppdatert våre Leveregler for leverandører</li> <li>• Aktsomhetsvurderinger av innkjøpsområder, leverandører og avtaler med vesentlig risiko for negativ påvirkning</li> <li>• Stikkprøver og stedlige kontroller innen byggeprosjekter og renhold for å avdekke brudd på anstendige arbeidsforhold.</li> </ul>	Null korrupsjon	Null korrupsjon	Kapittel 5
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementert varslingskanal for ansatte, også anonym. Opplyser om varslings på HMS tavler, uavhengig LO koordinator kan benyttes som varslingskanal på byggeplasser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle ansatte og leverandører skal kjenne til våre varslingskanaler</li> </ul>		Kapittel 5
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avinor følger regelverket for offentlige anskaffelser</li> <li>• Vektlegge bærekraft innen anskaffelser og stiller høye krav til ansvarlighet hos leverandører og underleverandører.</li> </ul>			Kapittel 5

## 5.7 EUS TAKSONOMI – RAPPORTERING KNYTTET TIL BÆREKRAFTIGE ØKONOMISKE AKTIVITETER

Loven om bærekraftig finans trådte i kraft i norsk lov 1. januar 2023 og gjennomførte med det taksonomiforordningen 2020/852 og tilhørende delegerede rettsakter i norsk rett. Regelverket omfatter store noterte foretak og Avinor vil rapportere på kravene som et ikke-finansielt selskap. EU-taksonomien er en sentral brikke i overgangen mot bærekraftige investeringer og et viktig element for å nå målene i EUs grønne giv (Green Deal).

Gjennom taksonomiforordningen og tilhørende delegerede rettsakter, fremgår det en rekke økonomiske aktiviteter som omfattes av rammeverket og dermed anses til potensielt å være bærekraftige. For å klassifiseres som bærekraftig må en økonomisk aktivitet bidra vesentlig til oppnåelsen av minst ett av EUs seks miljømål (begrensning av klimaendringer, klimatilpasning, bærekraftig bruk og vern av vann- og marine ressurser, omstilling til sirkulær økonomi, forebygging og kontroll av forurensning, og vern og gjenoppretting av biologisk mangfold og økosystemer), ikke gjøre vesentlig skade på de resterende miljømålene og overholde de sosiale minimumskravene (se kapittel 5.7.3). Avinor vil fremover følge med på utviklingen og foreta avklaringer og endringer til betraktning i fremtidig rapportering. Ettersom EU-taksonomiens økonomiske aktiviteter ikke offisielt er oversatt til norsk vil det forekomme noe engelsk terminologi.

Avinor er av den oppfatning av det er mangelfull harmonisering og veiledning av flyplassvirksomhet innenfor taksonomien. Som en konsekvens har Avinor valgt en konservativ tolkning av taksonomien som helhet, samt hvilke aktiviteter som kan anses som kvalifiserende: omfattet og i tråd med kriteriene («aligned»), omfattet og ikke oppfyller kriteriene («eligible, not aligned»), og ikke omfattet av EU-taksonomien per nå («non-eligible»). I tråd med taksonomiens rapporteringskrav vil andelene rapporteres på for omsetning, investeringer (capex) og driftskostnader (opex).

### 5.7.1 Identifiserte omfattede aktiviteter («eligible»)

Avinor har identifisert tre av selskapets økonomiske aktiviteter til å være omfattet av rammeverket:

#### Lavkarbon infrastruktur for flyplass (CCM 6.17)

Aktivitet 6.17 bidrar vesentlig til miljømål 1 «Begrensning av klimaendringer» og er en «enabling» aktivitet ettersom den bidrar til at andre aktiviteter reduserer utslipp. Aktivitetsbeskrivelsen henviser til infrastruktur som muliggjør null utslipp av CO<sub>2</sub> fra lufttransport eller flyplassens egen drift, samt forsyning av fast bakkestrøm. Avinor har oppsett for fast bakkestrøm ved terminalene på alle selskapets lufthavner og omfattes dermed av denne aktiviteten. Tilgang på bakkestrøm fra mobile GPU-er som er tilgjengelig på flere av Avinors flyplasser holdes utenfor og anses som ikke-omfattet av taksonomien ettersom det ikke er fast infrastruktur. Ved fremtidig ferdigstillelse av prosjekter for etablering ladestasjoner for operative kjøretøy inne på flyplassene vil også disse inngå i denne aktiviteten.

#### Bakkehåndtering for lufttransport (CCM 6.20)

EU-taksonomien lister opp flere økonomiske aktiviteter som inngår i aktivitet 6.20. Avinor vurderer at egne kjøretøy som benyttes til snøbrøyting og annen snøryddingsarbeid, samt avisingsutstyr som bidrar til bakkehåndtering av fly, omfattes av aktiviteten.

#### Anskaffelse og eierskap av bygninger (CCM 7.7)

Aktivitet 7.7 i EU-taksonomien omfatter all anskaffelse og eierskap av eiendom. For Avinor anses denne beskrivelsen å tilsvare kommersiell utleie, som består av hoteller, areal på flyplasser, parkering og areal i terminal. Slik Avinor vurderer aktivitetsbeskrivelsen i 7.7 relatert til begrepsbruken «eiendom» vil også forvaltning av eiendom for parkering i hus og mark omfattes av taksonomien til tross for at disse ikke kan oppfylle kravene til energieffektivitet og dermed heller ikke vil være i tråd med taksonomikriteriene («aligned»). Finansielle tall fra denne eiendomsdriften vil bli inkludert som omfattet, men ikke være i tråd med kriteriene («eligible, not aligned»).

### 5.7.2 Vurdering av om «eligible» aktiviteter er «aligned» med taksonomikriterier

#### Lavkarbon infrastruktur for flyplass (CCM 6.17)

Avinors konklusjon er at kriteriene til vesentlig bidrag for aktivitet 6.17 oppfylles på flyplassene hvor det er installert infrastruktur som sikrer fly tilgang på fast bakkestrøm. Det stilles også krav til å ikke gjøre vesentlig skade på miljømål 2-6 for aktiviteten, hvor kriteriene inkluderer klimarisikoanalyse med tiltak (DNSH 2), vurdering og forebygging av negativ påvirkning på vann- og marine ressurser (DNSH 3), avfallshåndtering (DNSH 4), tiltak mot forurensning (DNSH 5) og biodiversitet (DNSH 6). Avinor har vurdert disse kriteriene opp mot egne prosesser og konkludert med at aktiviteten tilfredsstiller kravene om ikke å gjøre vesentlig skade.

For Avinor inngår bakkestrøm som en del av helhetstjenestene som tilbys flyselskapene og skilles ikke ut som en enkeltstående tjeneste i finansielle tall. Å rapportere på andelen av finansielle KPI-er som er omfattet og potensielt i tråd med kriteriene til EU-taksonomien vil derfor lede til ulike antakelser og estimater. Det er videre anslått at aktiviteten er av vesentlig størrelse. Avinor har derfor valgt å ikke rapportere finansielle tall for aktivitet 6.17 i årets rapportering. Videre vil Avinor følge med på utviklingen av EU-taksonomien og potensielle avklaringer tilknyttet aktiviteten som kan påvirke disse vurderingene og justere fremtidig rapportering tilsvarende.

#### Bakkehåndtering for lufttransport (CCM 6.20)

For aktivitet 6.20 er kravene til vesentlig bidrag at benyttede kjøretøy i bakkehåndtering har null direkte CO<sub>2</sub>-utslipp og at eventuell fremdrift til andre innretninger og utstyr har nullutslippsmotorer. Få, om noen, av Avinors kjøretøy som benyttes til snøbrøyting eller avisning kan defineres til nullutslipp og vil dermed ikke oppfylle kriteriene til vesentlig bidrag.

Det stilles også krav til å ikke gjøre vesentlig skade på de andre miljømålene, med unntak av miljømål 6. Til tross for eventuell oppfyllelse av kriteriene tilknyttet å ikke gjøre vesentlig skade, vil ikke aktivitet tilknyttet bakkehåndtering av fly kunne være i tråd med taksonomien før eventuell fremtidig implementering av nullutslippskjøretøy.

For Avinor inngår bakkehåndtering som en del av helhetstjenestene som tilbys flyselskapene og skilles ikke ut som en enkeltstående tjeneste i finansielle tall. Å rapportere på andelen av finansielle KPI-er som er omfattet og potensielt i tråd med kriteriene til EU-taksonomien vil derfor lede til ulike antakelser og estimater. Det er videre anslått at aktiviteten er av ikke-vesentlig







størrelse. Avinor har derfor valgt å ikke rapportere finansielle tall for aktivitet 6.20 i årets rapportering. Videre vil Avinor følge med på utviklingen av EU-taksonomien og potensielle avklaringer tilknyttet aktiviteten som kan påvirke disse vurderingene og justere fremtidig rapportering tilsvarende.

#### Anskaffelse og eierskap av bygninger (CCM 7.7)

Kriteriene til vesentlig bidrag for aktivitet 7.7 kan oppfylles på ulike måter, hvor det er utformet ulike krav til bygninger satt opp før eller etter 31. desember 2020. Majoriteten av Avinors bygningsmasse består i dag av bygninger fra før 2020. Her settes det krav til at bygningen må ha EPC klasse A for å oppfylle kriteriene. Ingen av Avinors lufthavner eller annen eiendom oppfyller dette kriteriet per i dag.

Alternativt til å ha EPC klasse A kan bygg oppfylle kriteriene til vesentlig bidrag hvis det tilstrekkelig kan dokumenteres at

bygningen er blant topp 15 prosent av regional eller nasjonal bygningsmasse, målt i primærenergibehov. Det er foreløpig ikke tydelige retningslinjer på hvordan dette kan måles, slik at Avinor vil følge med på utviklingen av kriteriet og gjøre vurderinger opp mot egne bygg når måletilnærming tydeliggjøres. På nåværende tidspunkt er det derfor ikke mulig for Avinor å vurdere om eksisterende bygninger oppfyller kriteriene til vesentlig bidrag eller ikke.

For bygninger konstruert etter 31. desember 2020 må kriteriene for vesentlig bidrag til aktiviteten «Konstruksjon av nye bygninger» (CCM 7.1) oppfylles. Dette vil gjelde både nye og pågående byggeprosjekter i Avinor med ferdigstilling etter denne datoen.

For aktiviteten stilles det også krav til å ikke gjøre vesentlig skade på klimatilpasning (DNSH 2). Avinor har utført en analyse av

fysisk klimarisiko for alle lufthavnenes ulike geografiske lokasjoner som inkluderer analyse av relevant fysisk klimarisiko ved hjelp av klimascenarioer. For lokasjoner hvor det er identifisert eksponering til klimarisiko har det blitt gjort vurderinger av passende mitigerende tiltak og disse er iverksatt eller planlagt igangsetting om det ble ansett som nødvendig.

Avinor anser derfor kravene tilknyttet DNSH 2 som oppfylt for selskapets eiendomsaktivitet, men ettersom kravene til vesentlig bidrag ikke kan verifiseres per i dag, vurderes aktiviteten som omfattet, men ikke i tråd med taksonomien («eligible, not aligned»).

### 5.7.3 Overholdelse av sosiale minimumskrav

Sosiale minimumskrav («Minimum social safeguards») refererer til sosiale standarder som må etterleves for Avinors økonomiske aktiviteter om de skal anses til å være i tråd med EU-taksonomien. Dette innebærer at virksomheten har prosesser som samsvarer med OECDs retningslinjer for multinasjonale foretak og FNs veiledende prinsipper for menneskerettigheter, de åtte grunnleggende konvensjonene i erklæringen om grunnleggende prinsipper og rettigheter på arbeidsplassen, og verdenserklæringen om menneskerettigheter. Avinors aktiviteter utføres i samsvar med sosiale minimumskrav. Se følgende deler av årsrapporten for informasjon om Avinors prosesser og resultater i tilknytning til:

- Menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter, forbrukerrettigheter og samfunnsrettigheter: se kapittel 5.8 og 5.9 om menneskerettigheter og arbeid med aktsomhetsvurderinger.
- Korrupsjon og bestikkelser: se kapittel 1.4.2. forretningsetikk-prosesser som er implementert for å forebygge korrupsjon.
- Skatt: Alle selskaper i Avinor-konsernet er forpliktet til å gjennomføre sine skatteforhold i samsvar med alle relevante lover, regler, forskrifter, rapportering og opplysningskrav. For ytterligere informasjon om konsernets skattepolicy henvises det til egen omtale på [www.avinor.no](http://www.avinor.no). Se også note 9 til Avinors konsoliderte konsernregnskap.
- Rettferdig konkurranse: se kapittel 1.4.2. om forretningsetikk

### 5.7.4 Måling av resultater

All økonomisk aktivitet relatert til ordinær lufttrafikk, som tilsvarende en stor andel av Avinors virksomhet, er per rapporteringstidspunktet definert å ikke kunne omfattes av taksonomi-kriteriene og må således holdes utenfor rapporteringen. I tillegg medfører taksonomiens definisjon av driftskostnader at resultatmålingen ikke gir et representativt bilde av den enkeltvise økonomiske aktiviteten i henhold til taksonomikriteriene.

Rapportering på resultatindikatorer omsetning, investeringer (capex) og driftskostnader (opex) er alle beregnet i samsvar med regnskapsstandardene benyttet i Avinors konsernregnskap. Med unntak av konsernets inntekter fra eiendomsvirksomheten er de økonomiske aktivitetene som er omfattet av EU-taksonomien ikke strukturert som enkeltstående tjenester/produkter, men inngår som en del av tjenestene som tilbys flyselskapene gjennom lufthavnavgiftene. Som en konsekvens av dette er det besluttet å ikke rapportere finansielle tall for aktivitetene 6.17 og 6.20 i årets rapport.

### Omsetning

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. I 2023 var Avinors driftsinntekter 11 514 millioner kroner, hvor 46 prosent var relatert til leieinntekter fra eiendomsaktiviteten omfattet av taksonomiens aktivitet 7.7. I denne omsetningen inngår alle leieinntekter fra kommersiell virksomhet som opererer på Avinors eiendommer. Det inkluderer virksomhet i terminalene, som tax-free, restauranter og butikker, og områdene utenfor terminalene som parkering og hotell. Se også note 5 til Avinors konsoliderte konsernregnskap.

### Investeringer (capex)

Kapitalutgifter omfatter tilganger til bygninger, maskiner, inventar og lignende, representert ved anskaffelseskost for kjøp, utvikling eller leie. Den omfatter også anskaffelseskost for kjøp eller utvikling av immaterielle eiendeler. Se også note 12 til Avinors konsoliderte konsernregnskap.

Avinors virksomhetsoppfølging og intern finansiell rapportering er basert på drift av alle lufthavner som en felles integrert tjeneste og følges således ikke opp på spesifikke aktiviteter og produkt-leveranser. Dette medfører at det er utfordrende å beregne kapitalutgifter og driftsutgifter for eiendomsaktiviteten og er derfor basert på skjønn, estimater og allokeringsnøkler som ikke nødvendigvis gir fullstendige detaljer i oppgitte resultater under taksonomien. Avinor vil arbeide med å forbedre grunnlagene for estimatene i fremtidige rapporteringer.

I 2023 var Avinors totale investeringer 2 980 millioner kroner, hvorav 7 prosent var estimert relatert til eiendomsaktiviteten omfattet av taksonomiens aktivitet 7.7.

### Driftskostnader (opex)

Driftsutgifter defineres tilsvarende som andre driftskostnader i Avinors konsernregnskap. Taksonomiens definisjon av driftskostnader tilsier at det kun er utgifter relatert til vedlikehold og utvikling av eiendeler som inkluderes i grunnlaget for de bærekraftige økonomiske aktivitetene som oppfyller kriteriene. Forskriften krever at det rapporteres på utgifter som representerer direkte ikke-aktiverbare kostnader knyttet til følgende:

- forskning og utvikling
- byggrenoveringstiltak
- kortsiktige leieavtaler
- vedlikehold, reparasjon og alle andre direkte utgifter knyttet til vedlikehold av bygninger, maskiner, inventar og lignende som er nødvendig for å sikre at eiendeler fortsetter å fungere effektivt.

Avinors virksomhetsoppfølging og intern finansiell rapportering er basert på drift av alle lufthavner som en felles integrert tjeneste og følges således ikke opp på spesifikke aktiviteter og produkt-leveranser. Dette medfører at det er utfordrende å beregne kapitalutgifter og driftsutgifter for eiendomsaktiviteten og er derfor basert på skjønn, estimater og allokeringsnøkler som ikke nødvendigvis gir fullstendige detaljer i oppgitte resultater under taksonomien. Avinor vil arbeide med å forbedre grunnlagene for estimatene i fremtidige rapporteringer.

I 2023 var Avinors totale driftskostnader knyttet til områdene som det i samsvar med taksonomien skal rapporteres på 984 millioner kroner, hvorav 35 prosent var estimert relatert til eiendomsaktiviteten omfattet av taksonomiens aktivitet 7.7.

PROPORTION OF TURNOVER FROM PRODUCTS OR SERVICES ASSOCIATED WITH TAXONOMY-ALIGNED ECONOMIC ACTIVITIES – DISCLOSURE COVERING YEAR 2023

Financial year		2023		Substantial contribution criteria					
Economic Activities (1)	Code () (2)	Turnover (3)	Proportion of Turnover, year N (4)	Climate Change Mitigation (5)	Climate Change Adaptation (6)	Water (7)	Pollution (8)	Circular Economy (9)	Biodiversity (10)
		MNOK	%	Y; N; N/EL 0 0	Y; N; N/EL 0 0	Y; N; N/EL 0 0	Y; N; N/EL 0 0	Y; N; N/EL 0 0	Y; N; N/EL 0 0
<b>A. TAXONOMY-ELIGIBLE ACTIVITIES</b>									
<b>A.1. Environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned)</b>									
Turnover of environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned) (A.1)		0	0 %	%	%	%	%	%	%
Of which enabling		0	0 %	%	%	%	%	%	%
Of which transitional		0	0 %	%					
<b>A.2. Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities) (</b>									
				EL; N/EL 0	EL; N/EL 0	EL; N/EL 0	EL; N/EL 0	EL; N/EL 0	EL; N/EL 0
Acquisition and ownership of buildings	CCM 7.7	4 979	43 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
Turnover of Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities) (A.2)		4 979	43 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
A. Turnover of Taxonomy-eligible activities (A.1+A.2)		4 979	43 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
<b>B. TAXONOMY-NON-ELIGIBLE ACTIVITIES</b>									
Turnover of Taxonomy-non-eligible activities		6 535	57 %						
<b>TOTAL</b>		<b>11 514</b>	<b>100 %</b>						



PROPORTION OF CAPEX FROM PRODUCTS OR SERVICES ASSOCIATED WITH TAXONOMY-ALIGNED ECONOMIC ACTIVITIES – DISCLOSURE COVERING YEAR 2023

Financial year		2023		Substantial contribution criteria					
Economic Activities (1)	Code () (2)	CapEx (3)	Proportion of Turnover, year N (4)	Climate Change Mitigation (5)	Climate Change Adaptation (6)	Water (7)	Pollution (8)	Circular Economy (9)	Biodiversity (10)
		MNOK	%	Y; N; N/EL 0 0	Y; N; N/EL 0 0	Y; N; N/EL 0 0	Y; N; N/EL 0 0	Y; N; N/EL 0 0	Y; N; N/EL 0 0
<b>A. TAXONOMY-ELIGIBLE ACTIVITIES</b>									
<b>A.1. Environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned)</b>									
CapEx of environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned) (A.1)		0	0 %	%	%	%	%	%	%
Of which enabling		0	0 %	%	%	%	%	%	%
Of which transitional		0	0 %	%					
<b>A.2. Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities) (</b>									
				EL; N/EL 0	EL; N/EL 0	EL; N/EL 0	EL; N/EL 0	EL; N/EL 0	EL; N/EL 0
Acquisition and ownership of buildings	CCM 7.7	223	7 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
CapEx of Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities) (A.2)		223	7 %	7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
A. CapEx of Taxonomy-eligible activities (A.1+A.2)		223	7 %	7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
<b>B. TAXONOMY-NON-ELIGIBLE ACTIVITIES</b>									
CapEx of Taxonomy-non-eligible activities		2 757	93 %						
<b>TOTAL</b>		<b>2 980</b>	<b>100 %</b>						



PROPORTION OF OPEX FROM PRODUCTS OR SERVICES ASSOCIATED WITH TAXONOMY-ALIGNED ECONOMIC ACTIVITIES – DISCLOSURE COVERING YEAR 2023

Financial year		2023		Substantial contribution criteria					
Economic Activities (1)	Code () (2)	OpEx (3)	Proportion of Turnover, year N (4)	Climate Change Mitigation (5)	Climate Change Adaptation (6)	Water (7)	Pollution (8)	Circular Economy (9)	Biodiversity (10)
		MNOK	%	Y; N; N/ EL 0 0	Y; N; N/ EL 0 0	Y; N; N/ EL 0 0	Y; N; N/ EL 0 0	Y; N; N/ EL 0 0	Y; N; N/ EL 0 0
<b>A. TAXONOMY-ELIGIBLE ACTIVITIES</b>									
<b>A.1. Environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned)</b>									
OpEx of environmentally sustainable activities (Taxonomy-aligned) (A.1)		0	0 %	%	%	%	%	%	%
Of which enabling		0	0 %	%	%	%	%	%	%
Of which transitional		0	0 %	%					
<b>A.2. Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities) (</b>									
				EL; N/EL 0	EL; N/EL 0	EL; N/EL 0	EL; N/EL 0	EL; N/EL 0	EL; N/EL 0
Acquisition and ownership of buildings	CCM 7.7	348	35 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL
OpEx of Taxonomy-eligible but not environmentally sustainable activities (not Taxonomy-aligned activities) (A.2)		348	35 %	35 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
A. OpEx of Taxonomy eligible activities (A.1+A.2)		348	35 %	35 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
<b>B. TAXONOMY-NON-ELIGIBLE ACTIVITIES</b>									
OpEx of Taxonomy-non-eligible activities		636	65 %						
<b>TOTAL</b>		<b>984</b>	<b>100 %</b>						





## 5.8 EGEN ARBEIDSKRAFT

Ansatte er Avinors viktigste ressurs. Luftfarten er i kontinuerlig endring og Avinor må utvikle seg i takt med dette. Konsernets måloppnåelse er avhengig av godt lederskap, kompetente og engasjerte medarbeidere. Avinor skal være en fleksibel og mangfoldig organisasjon som har evne til å løse komplekse problemstillinger på tvers av fagområder og avdelingsgrenser. Et trygt og godt arbeidsmiljø, utvikling for å møte fremtidens behov, og like muligheter er rammene vi tilstreber for alle ansatte.

Avinors verdiplattform og etiske retningslinjer stiller tydelige krav til ansattes opptreden både internt på arbeidsplassen samt i møte med kunder, forretningsforbindelser og andre som påvirkes av vår virksomhet. Avinors adferdsverdier åpen, ansvarlig, handlekraftig og kundeorientert understøtter dette. Arbeidet kobles til FNs bærekraftsmål 8 «anstendig arbeid og økonomisk vekst». (8.5 og 8.8).

5.8.1. Sikkerhet, engasjement og trygghet for ansatte  
Skal Avinor lykkes med å nå sine mål og strategier, er det en forutsetning at alle ansatte bidrar på ulike områder og nivåer. Grunnlaget for dette er at Avinors ansatte er trygge på jobb, har nødvendig kompetanse, opplæring og trygghet i ansettelsesforholdet til å ta gode valg i arbeidshverdagen, både for seg selv og sine kolleger.

Avinors langsiktige mål om null skader skal være førende for måten organisasjonen tenker og arbeider på, med stor vekt på kontinuerlig forbedring. Det langsiktige HMS-arbeidet i Avinor bygger på vedtatt strategi for perioden 2023 - 2026. Overordnet målsetting for Avinors HMS-arbeid er å forhindre HMS-avvik, personskader og arbeidsrelatert sykdom. Sentralt i dette står strategisk forankring av HMS-arbeidet, systematisk arbeid for å redusere HMS-risiko, lederforankring, tydelige HMS-krav og systematisk oppfølging av andre aktører, samt å motivere til overskudd og arbeidsglede. I løpet av 2023 er fokuset i arbeidet dreid mot forebyggende aktiviteter, sykefraværsoppfølging og arbeidsmiljø i utvidet forstand.

Tiltak i 2023:

### Koordinering av arbeid og ressurser

Konsernets HMS-aktiviteter gjøres samlet i Avinor AS og Avinor Flysikring AS, blant annet innen organisering, styringssystem, opplæring og oppbygging av felles HMS-nettsted. Lufthavnene følges opp tett for å sikre at de viktigste aktivitetene i det grunnleggende HMS-arbeidet, som AMU-møter, vernerunder, risikovurderinger og kjemikaliehåndtering, gjennomføres og dokumenteres ved alle enheter. Rutiner for gjennomføring av forsvarlighetsvurderinger ved endring av arbeidstidsendringer og innføring av kjemikaliekartotek fra ny leverandør gjennom ny HMS-strategi for perioden 2023 - 2025 for konsernet er effektivt.



### Konsernfelles arbeidsmiljøopplæring

I 2023 er det gjennomført en rekke HMS-faglige opplæringsaktiviteter. Den viktigste aktiviteten i 2023 har vært grunnkurs arbeidsmiljø - HMS-grunnkurs for ledere, verneombud og AMU-medlemmer. Kurset er i kontinuerlig utvikling for å være relevant for de risikofaktorer og behov som observeres hos ansatte og i organisasjonen. Kurset har fått økt vekt på psykososiale forhold og er felles for ansatte i hele konsernet. Dette for å tilstrebe en felles sikkerhetskultur, der vi lærer, utveksler erfaringer og bygger kompetanse fra alle områder i konsernet.

### Systematisk sikkerhetsarbeid

De viktigste KPI'ene innen HMS i Avinor AS er H1-verdi (antall fraværsskader per million arbeidede timer), H2-verdi (antall skader med og uten fravær per million arbeidede timer) og N-verdi (antall nestenulykker per million arbeidede timer).

Skadetallene holder seg nokså jevnt gjennom året, men med økt antall skader vinterstid. Fall og skliskader er det største årsaken til personskader i Avinor og hos andre aktører på lufthavnene, og det ble derfor kjørt en kampanje mot alle aktører på flyside med dette som tema i starten av vintersesongen. Det har ikke vært alvorlige HMS-hendelser eller arbeidsrelaterte dødsfall i 2023, og antallet fraværsskader er på samme nivå som i 2022.

H1-verdien har sunket fra 2,7 til 2,4, og er innenfor måltallet (3). H2-verdien er redusert fra 5,4 til 4,8 i samme periode, og er godt innenfor måltallet (10). N-verdien har økt mye gjennom året, og var på 66,3 ved årets slutt mot 27,2 foregående år. Et viktig bidrag til å nå våre mål innen HMS-arbeidet er å formidle erfaringer og lære av uønskede hendelser og nestenulykker. Det jobbes derfor systematisk med å analysere og ta læring av uønskede hendelser. Erfaringsoverføring etter hendelser og informasjon om HMS-arbeidet er i 2023 styrket, blant annet gjennom nyansettelse i HMS-avdelingen og mer deling av informasjon på eget HMS-nettsted. Alvorlige enkelthendelser undersøkes i henhold til egne rutiner.

### Tett samarbeid med Vernetjenesten

Vernetjenesten har en viktig rolle i HMS-arbeidet. Konsernet har et tett og godt samarbeid med vernetjenesten. Konsernet har arbeidsmiljøutvalg på ulike nivåer, både i Avinor Flysikring AS og i Avinor AS. Arbeidsmiljøutvalgene er sammensatt av et likt antall representanter fra de ansatte og ledelsen. Det er etablert kjemikaliutvalg, IA-utvalg, AKAN-utvalg og Kollegastøtteordning (CISM) som underutvalg til Sentralt Arbeidsmiljøutvalg - SAMU.

### Etterlevelse av arbeidstidsbestemmelser

I Avinor arbeides det systematisk med å forebygge og redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven. I 2023 har konsernet hatt en reduksjon i antall brudd i forhold til foregående år. Enkelte enheter har hatt, eller periodevis har, operative utfordringer som medfører brudd på arbeidstidsbestemmelsene. Dette analyseres og følges tett opp med konkrete tiltak.

### Systematisk arbeid for redusert sykefravær

Det jobbes kontinuerlig med tiltak for å holde sykefraværet lavt. I 2023 ble det satt ned en arbeidsgruppe for å se nærmere på sykefraværet i konsernet. Arbeidsgruppen hadde flere hypoteser knyttet til det økte fraværet i 2022 og forslag til tiltak for å redusere sykefraværet. Sykefraværet i Avinor Konsern ved utgangen av 2023 var 4,6 prosent og har vært relativt stabilt gjennom året.

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

5.8.2. Attraktiv arbeidsplass med kompetanse og læring i fokus Avinor skal være en attraktiv arbeidsgiver, både for de som arbeider for selskapet i dag, og for de selskapet ønsker å tiltrekke seg. Avinor tilstreber å gi utviklingsmuligheter for alle medarbeidere gjennom synlige karriereveier og forutsigbare prestasjonsmål. Godt lederskap som bidrar til å utvikle medarbeidere er fundamentalt for hvordan Avinor jobber med utvikling, samtidig som alle ansatte motiveres til å selv ta initiativ til, og eierskap til sin egen utviklings- og læringsreise.

Tiltak i 2023:

#### Strategisk Kompetanse

I 2022 ble det som en del av konsernstrategien etablert et prosjekt, med sikte på å kartlegge strategisk kompetanse, og behov fremover. Hovedfunnene viste at forretningsforståelse, ledelse, teknologi og bærekraft er viktige kompetanseområder å utvikle videre. Dette arbeidet er videreført i 2023 og det er gjennomført en rekke tiltak, aktiviteter og etablert handlingsplaner for strategisk kompetanseutvikling i alle divisjoner. Kompetanseutvikling er nå etablert som en del av virksomhetsstyringsprosessen i Avinor, og skal gjennomgås i fjerde kvartal hvert år, første gang fjerde kvartal 2023.

#### Avinor satser på lederskap og medarbeiderutvikling

Solid og kraftfullt lederskap er en viktig forutsetning for å gjennomføre Avinors strategiplan. Avinor har en helhetlig tilnærming til lederutvikling, hvor ulike tiltak utfyller og forsterker hverandre. Alle initiativ på dette området bygges opp rundt Avinors lederforventninger; Samhandler, Utvikler og Resultatskaper.

Sentralt i Avinors satsning på lederutvikling står Avinors felles lederprogram, Lederkraft, som ble utviklet og igangsatt høsten 2023. Programmet omfatter samtlige (ca. 320) ledere i konsernet, men er tilpasset kontekst og ledernivå. Målet er å bygge både individuelle og kollektive lederferdigheter. Økt virksomhetsforståelse og styrket samhandling på tvers av organisasjonsgrensene utgjør hovedmålene sammen med solid hverdagsledelse.

Opplæring av nye ledere samt temakurs innen praktisk/operativt lederskap utgjør grunnmuren i Avinors satsning på lederutvikling. Avinor er opptatt av å gi gode utviklingsmuligheter til den enkelte og utvikle talenter som kan påta seg nye utfordringer i fremtiden. Selskapet har derfor et opplegg for leder- og medarbeiderevaluering (People Review) og etterfølgerplanlegging på de øverste ledernivåene. Her synliggjøres dyktige medarbeidere på tvers av enheter, og det dannes et bilde av kompetansebeholdning samt fremtidig behov for kompetanseutvikling. God etterfølgerplanlegging vil kunne redusere kostnader, risiko og tid for å fylle og ivareta nøkkelposisjoner.

Det gjennomføres medarbeider – og utviklingssamtaler for alle ansatte, og det avholdes jevnlig 1-1 samtaler gjennom året,

begge deler viktig for å sikre både utvikling, gode og konstruktive tilbakemeldinger og god dialog mellom ledere og medarbeidere i Avinor. Avinor har i 2023 videreført mentorprogrammet rettet mot førstelinjeledere og nye ledere, og programmet som tilbys nye ledere i Avinor er styrket og videreutviklet.

#### Tiltak for kultur

Avinor har i 2023 gjennomført et prosjekt med hovedformål å vurdere om Avinors bedriftskultur i tilstrekkelig grad bygger opp under Avinors strategiske mål. Resultatene fra kartleggingsfasen viser blant annet at Avinoransatte gjennomgående føler eierskap til samfunnsoppdraget. Videre at det er stor variasjon i kulturen fra enhet til enhet, og at organisasjonen derfor gjennom ulike virkemidler bør bli bedre til å bygge en felles Avinorkultur. Kartleggingen dokumenterer at psykologisk trygghet og godt arbeidsmiljø er grunnleggende for trivsel og effektivitet. Avinor ønsker bedre samhandling og en kultur som rigger Avinor for fremtiden. Det er formulert et kulturelt målbilde for konsernet under overskriften «**Slik gjør vi det hos oss**». Videre er det tatt beslutning om at Avinors adferdsverdier Åpen, Ansvarlig, Handlekraftig og Kundeorientert videreføres, og at det som skal kjennetegne disse verdiene enda tydeligere bør bygge opp under elementer som bærekraft, mangfold, samarbeid internt og eksternt – samt Avinors rolle som vertskap på lufthavnene.

#### Obligatorisk kompetanse

I 2023 har det blitt innført et revidert kompetansesystem, som har gitt et stort løft for brukerne av systemet. Systemet gir bedret oversikt og kontroll på obligatorisk opplæring, samt bedret dokumentasjon. Endringsledelse og opplæring har vært en prioritering i forbindelse med overgangen.

#### Lufthavndrift

Det har også blitt jobbet mye med å utvikle og løfte opplæring, kurs og ferdighetskontroll for flere roller innen operativ drift og ledelse av lufthavner. I 2023 er det i denne sammenheng ferdigstilt et opplæringsprogram for instruktører og sensorer, samt flere operative roller innen flysidedrift. Arbeidet fortsetter i 2024, med mål om å ha oppdatert opplæring for samtlige roller innen disse målgruppene innen utgangen av året.

#### Flysikringstjenester

Etter pandemien har vi nå på vei tilbake til en mer normal rytme i forhold til rekruttering/seleksjon og utdanning av flygeledere. I 2023 var det oppstart av enhets trening for to kull, ti elever i januar og ni elever i september. Fire av disse er sertifiserte flygeledere i dag, de resterende fortsatt sin trening. Elleve elever var på enhets trening for AFIS fullmektiger ved starten av 2023, ni av dem ble autorisert i løpet av sommeren 2023. I september startet ett nytt kull med elleve elever på AFIS grunnutdanning på Værnes som det første kullet etter at utdanningen ble hentet hjem til Norge og gjøres in-house i Avinor Flysikring.

#### Læringer

Avinor tok imot fire nye læringer i 2023, to i Byggdrifterfaget på Oslo lufthavn, én i IT servicefaget på IT-kundesenter, og én i bilfaget tunge kjøretøy ved Stavanger lufthavn.

Det har vært totalt åtte læringer i Avinor i 2023. Én lærling i IT-driftsfaget besto sin fagprøve høsten 2023. De øvrige sju lærlingene er med videre inn i 2024.

#### Tiltrekke riktig kompetanse til selskapet

Avinor har i 2023 etablert en employer branding-strategi, for å tiltrekke den kompetansen selskapet ikke klarer å utvikle selv, og som er avgjørende for å løse Avinors samfunnsoppdrag i fremtiden. Aldri før har det vært så viktig å tiltrekke seg riktige kompetanse - og aldri før har det vært så krevende. Avinor utforsker derfor nye muligheter for å attrahere nye kandidater, senest i forbindelse med en rekrutteringskampanje som retter seg mot teknologer som ble lansert desember 2022. Som en del av vårt Employer Branding-arbeid har vi etablert «Summer Internship» som en strategisk utviklingsaktivitet, med oppstart i 2024. Ved årsskiftet har vi tegnet kontrakt med ni studenter som vil jobbe sammen i fire ulike prosjekt.

#### Balanse mellom arbeid og fritid

For Avinor er det viktig at de ansatte har en god balanse mellom arbeid og fritid. Dette er et av temaene i den årlige medarbeiderundersøkelsen, og skal være en del av dialogen mellom leder og medarbeider. Under pandemien med pålagt hjemmekontor økte våre ansattes digitale ferdigheter, og nye vaner ble dannet. Mange har ønsket å benytte fleksibiliteten som muligheten til hjemmekontor gir også etter pandemien. Hovedregelen i Avinor er at arbeidet skal utføres i Avinors lokaler, der arbeidsgiver sørger for nødvendig utstyr. Etter avtale med leder, kan ansatte arbeide hjemmefra i deler av arbeidstiden. Leder har ansvar for å ivareta arbeidsmiljø, kompetanseutvikling, effektivitet og innovasjon i en hybrid arbeidshverdag.

#### Medarbeiderundersøkelse (MU) og Puls-måling

Det er i 2023 gjennomført både en Puls-undersøkelse i juni, samt medarbeiderundersøkelse i november og desember. Som konsern oppnår Avinor sterke resultater i MU 2023. På en skala fra 1 til 5, hvor 5 er best, utgjør det samlede resultatet for kategorien Engasjement 4,4 og for Gjennomføringsevne 4,0. Dette er på nivå med 2022. Samtlige hovedindikatorer holder seg på samme nivå, eller går noe frem. Dette gjelder Samarbeidsklima, Utviklingsorientert ledelse og Strategiforståelse. Det er ekstra gledelig at Endring, som er det konsernet skårer lavest på, også har en fremgang. Flere av indikatorene som kun besvares av medarbeidere innen stab, støtte og administrasjon viser også fremgang, dette gjelder Utvikling, Rolleforståelse og Kundeforståelse.

Oppfølgingen av medarbeiderundersøkelsen er et lederansvar, og medarbeiderne skal involveres i å tolke undersøkelsen og komme frem til relevante tiltak. Ledere, men også medarbeidere har et ansvar for å følge opp tiltak man har blitt enige om.

Alle ledere inviteres til årlige webinarer med opplæring i å tolke og følge opp undersøkelsen. Deltakelsen her er svært høy. Det arrangeres også egne webinarer for verneombud og tillitsvalgte for å styrke deres bidrag i MU-arbeidet.

#### 5.8.3 Mangfold og inkludering gjør Avinor bedre

Avinor jobber aktivt for likestilling og mangfold. Mangfoldsløftene som ble lansert i 2023 er grunnlaget for dette arbeidet. Det legges til rette for at alle medarbeidere i Avinor skal ha like muligheter for å bruke sin kompetanse og bakgrunn. Selskapet ser på det at ansatte er ulike som et strategisk konkurransefortrinn. Avinor har en gjennomsnittsalder som nærmer seg femti år. I løpet av ti år kan drøyt 40 prosent av våre medarbeidere slutte ved pensjonering. Dette gir oss gode forutsetninger for å arbeide



målrettet med en langsiktig agenda for økt mangfold, kombinert med en strategi som skal sikre oss riktig kompetanse.

Ved utgangen av året var det 2870 fast ansatte i konsernet. Gjennomsnittsalderen for faste ansatte i konsernet er 47,7 år. Kvinneandelen blant fast ansatte er 22,7 prosent. Antallet kvinner i ledende stillinger i konsernet har økt betydelig det siste året. Utviklingen av kvinneandelen følges opp nøye. Avinors rekrutteringspolicy inneholder klare retningslinjer for å fremme kjønnsbalanse, fra utforming av stillingsannonser via intervjusituasjonen til selve utvelgelsen.

Tiltak i 2023:

#### Avinor jobber med å øke mangfoldet

Mangfold betyr menneskelige forskjeller, store og små. Avinors overordnede ambisjon er at selskapets ansatte skal speile samfunnet rundt, kunder og samarbeidspartnere. Det gjør Avinor bedre i stand til å løse utfordringer, øker innovasjonskraften og skape gode opplevelser for ansatte, kunder og samarbeidspartnere.

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

Avinor arbeider aktivt, målrettet og planmessig for å fremme likestilling og mangfold, og hindre diskriminering. I tillegg jobber selskapet for å hindre mobbing, trakassering, kjønnsbasert vold og seksuell trakassering med særlig vekt på holdningskapende arbeid. Alle ansatte skal ha like muligheter i konsernet og det er

nulltoleranse for enhver form for diskriminering. Økt likestilling og mangfold i konsernet skal være et virkemiddel i arbeidet med å styrke Avinor som en attraktiv arbeidsplass som evner å tiltrekke seg og beholde de medarbeiderne selskapet trenger for å lykkes med fremtidens oppgaver.

Avinor har en handlingsplan for likestilling og mangfold, som er utviklet videre i 2023. Avinors mangfoldsløfter er førende for dette arbeidet:

Vi skal være kjent for å verdsette menneskelige forskjeller, store og små, som en styrke for Avinor.

Alle skal ha like muligheter i Avinor, og vi har nulltoleranse for diskriminering og forskjellsbehandling på alle nivåer.

Alle ansatte skal bidra til et inkluderende arbeidsmiljø som støtter opp om våre verdier *åpen, ansvarlig, handlekraftig og kundeorientert*.

Alle ledere skal aktivt oppmuntre til, legge til rette for og være rollemodeller for mangfold. Vi skal våge å gi alle ansatte tillit og muligheter til å lykkes. Gjennom det utgjør vi en forskjell for våre ansatte og samfunnet vi er en del av.

Avinor skal ha ansatte på tvers av flere generasjoner med ulik kompetanse og bakgrunn. Kunnskapen og erfaringen til våre mest erfarne medarbeidere skal verdsettes, sammen med tankegangen og perspektivene til nye- og unge ansatte.

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

#### Bevisstgjøring og markeringer

I 2023 ble kvinnedagen, Pride, Verdens psykiske helsedag og Movember markert. Markeringene synliggjør Avinors verdier, og bidrar til å skape bevissthet og gode holdninger blant ansatte. Avinor deltok i She index, en rangering av virksomheters arbeid med likestilling.

I mai 2023 inviterte Avinor elever fra videregående skoler med yrkesfaglige linjer til mangfoldsdag på Oslo lufthavn. Dagen var særlig rettet inn mot arbeidsmuligheter for kvinner i operative yrker.

#### Demografi og turnover

Avinor har jevnt over lav turnover, spesielt innenfor de operative yrkesgruppene. Innen teknologi, og andre mer konkurranseutsatte yrkesgrupper ses derimot en betydelig høyere turnover, særlig blant unge akademikere. Innenfor disse yrkesgruppene er det vanskelig å attrahere og beholde nødvendig kompetanse. Dette skyldes stor konkurranse i arbeidsmarkedet og høye forventninger til arbeidsgiver knyttet til blant annet totalkompensasjon, kompetanse- og karriereutvikling. Det jobbes derfor langsiktig og planmessig for å tilby dette, og på denne måten sikre fremtidens kompetansebehov. Strategisk kompetansekartlegging- og herunder utvikling av kompetanseplaner for alle deler av Avinor, samt synliggjøring av Avinor som en attraktiv arbeidsgiver er vesentlig i denne sammenheng.

#### Samarbeid med tillitsvalgte

Andelen fagorganiserte er høy i Avinorkonsernet. Avinor AS og Avinor Flysikring AS har tariffavtaler med sine respektive foreninger. De tillitsvalgte er viktige medspillere for å realisere konsernets mål. Avinor har i 2023 hatt et konstruktivt og godt samarbeid med de tillitsvalgte, både når det gjelder løpende saker, partsarbeid, mer omfattende endringsprosesser og ved gjennomføringen av lønnsoppjøret.

Ettervirkningene av pandemien er fremdeles utfordrende for virksomheten. Partene har i fellesskap arbeidet for å ivareta gode arbeidsforhold, stabil drift og kostnadseffektivitet i hele konsernet.

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

#### Tilrettelegging

Avinor vil tilrettelegge for mennesker med nedsatt funksjonsevne ved å utvikle arbeidslokaler med universell utforming og bruk

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

#### Trakassering, seksuell trakassering og kjønnsbasert vold

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

Trakassering og mobbing undersøkes i den årlige medarbeiderundersøkelsen (MU). Resultatet for 2023 er i tråd med foregående år, og konsernet ligger på et lavt nivå sammenliknet med andre virksomheter. Sammenlignet med andre virksomheter er det ikke noe som tyder på at Avinor har et systematisk problem med trakassering og uønsket seksuell oppmerksomhet i noen del av organisasjonen.

Ansatte som svarer bekreftende på disse spørsmålene, henvises til varslingskanalen. Varslingsrutinene er gjort kjent for alle ansatte, og det jobbes aktivt med oppfølging av varsler som kommer inn. Det viktigste er likevel å ha forebyggende og holdningsskapende arbeid på agendaen kontinuerlig.

#### Kjønnsbalanse

Det er 2870 fast ansatte i konsernet ved utgangen av 2023. I Avinor AS er det 2100 fast ansatte, hvorav 452 kvinner og 1648 menn. I Flysikring er det 770 fast ansatte, hvorav 200 kvinner og 570 menn. Det har over tid vært en prioritering å få kvinneandelen opp. Det er lav utskiftning (turnover) av ansatte i konsernet, og i 2023 var det 3,8%. Det går derfor langsamt å øke kvinneandelen gjennom nyansettelser. Få kvinner utdanner seg innen de dominerende yrkesgruppene i Avinor, som plass, brann og redning, flygelederyrket og tekniske utdanninger. Avinor har økt fokus på disse yrkesgruppene for å attrahere flere kvinnelige kandidater, men erkjenner at dette er noe det må jobbes aktivt med, og i et langsiktig perspektiv, noe som reflekteres i måten det jobbes med dette på.

Andelen kvinner i ledende stillinger er noe høyere enn andel kvinner totalt med 26,5 prosent. Andelen kvinner i konsernledelsen er 22,2 prosent og andelen kvinner i styret er 62,5 prosent ved utgangen av 2023. Ny og mindre konsernledelse har medført redusert kvinneandel i konsernledelsen.

Det er et mål om at kvinneandelen i ledende stillinger til og med nivå 4 skal være 40% innen 2028 (er 31,1% ved utgangen av 2023). For å nå målet skal blant annet kandidater av begge kjønn foreslås ved etterfølgerplanlegging.

	Avinor AS		Flysikring AS		Konsern	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Kjønnsbalanse i virksomheten K/M	21,1 %	78,9 %	26,2 %	73,8 %	22,5 %	77,5 %
Andel K/M i midlertidig stilling	16,8 %	83,2 %	46,7 %	53,3 %	19,0 %	81,0 %
Andel K/M i deltidd	33,3 %	66,7 %	46,4 %	53,6 %	37,4 %	62,6 %
Fordeling K/M som har tatt ut foreldrepermisjon	27,3 %	72,7 %	35,2 %	64,8 %	31,5 %	68,5 %
Kartlegging av bruken av ufrivillig deltidd (minst annet hvert år)	80,0 %	20,0 %	0,0 %	100,0 %	80,0 %	20,0 %



Tabellen over viser fordeling av kvinner og menn i fast, eller midlertidig hel- eller deltidstilling. Tallene inkluderer flygeledere-lever (Avinor Flysikring AS).

Ved årsskiftet var det 169,4 midlertidige årsverk i konsernet. I Avinor 154,4 (K 25,7/M 128,7). I Flysikring 15 (K 7,0/M 8,0). Midlertidige stillinger benyttes i størst grad i forbindelse med sesongarbeid, som vintervedlikehold på lufthavner.

Ved årsskiftet var det 77 ansatte i deltidstilling i konsernet. Av dette er det i Avinor AS 63 (K27/M36) ansatte og i Flysikring er det 13 (K6/M8) ansatte. Muligheten for deltid benyttes blant annet i forbindelse med tilrettelegging for ansatte.

Uttak av foreldrepermisjon i Avinor Konsern preges av en noe skjev kjønnsbalanse. Kvinner som tok ut foreldrepermisjon tok i snitt ut 13,2 uker, menn 9,9 uker. Det totale uttaket av foreldrepermisjon i Avinor Konsern, viser at menn tar ut 68,5% av den totale permisjonstiden, mens kvinner tar ut 31,5%. Bakgrunnen for dette er at det er en betydelig lavere kvinneandel i Avinor Konsern totalt sett. Kvinner tar ut forholdsmessig mer av permisjonstiden pr barn

Fordelingen av uttak av foreldrepermisjon i Avinor AS viser at kvinner i snitt tar ut 16,4 uker, mens menn i snitt tar ut 9,8 uker. Fordelingen av uttak av foreldrepermisjon i Flysikring AS viser at kvinner i snitt tar ut 11,7 uker, mens menn i snitt tar ut 10 uker.

#### Kartlegging av lønn

Avinor skal gi kvinner og menn lik lønn for likt arbeid og arbeid av lik verdi. Det skal være åpenhet rundt kriterier for lønnsregulering. Avinor har ikke bonuser eller andre skattemessige naturalytelser.

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

Avinor kartla i 2023 lønnsforskjeller mellom kvinner og menn på konsernnivå, uten at det fremkom forskjeller av betydning. Det var et særskilt fokus på dette ved gjennomføring av lønns- og prestasjonssamtaler i forbindelse med lønnsoppgjøret 2023.

#### Mangfold ved rekruttering

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

#### Viktig samarbeid med Kirkens bymisjon

Avinor har hatt en samarbeidsavtale med Kirkens Bymisjon siden 2013. Gjennom avtalen mottar de et årlig bidrag på 300 000 kroner, i tillegg til julegaven som i år var på 250 000 kroner. Avinor holder også en årlig strikkedugnad, hvor ansatte strikker skjerf og andre plagg for Kirkens Bymisjon, samt avtale om gaterydding i Oslo sentrum på omlag 100 000 kroner som en del av «I jobb» prosjektet.





## 5.8.4 NØKKELTALL ANSATTE

Avinor konsern	2023	2022	2021	2020	2019
Antall fast ansatte pr. 31.12.22	2870	2746	2744	2858	3012
Midlertidige årsverk pr.31.12.22	189	177	164	154,4	199,1
Gjennomsnittsalder fast ansatte	47,7	47,6	47,5	47,2	46,8
Total turnover	3,9 %	4,7 %	4,4 %	5,3 %	4,6 %
Kvinneandel	22,7 %	22,1 %	21,4 %	21,8 %	22,6 %
Kvinneandel lederstillinger	26,5 %	25,5 %	25,0 %	22,8 %	21,2 %
Kvinneandel konsernledelsen	22,2 %	22,2 %	36,0 %	33,3 %	41,7 %
Kvinneandel konsernstyret	62,5 %	50,0 %	50,0 %	50,0 %	50,0 %
Kjønnsbalanse i virksomheten	22,7 % kvinner/ 77,3 % menn	22,1 % kvinner/ 77,9 % menn	21,4 % kvinner/ 78,6 % menn	22,3 % kvinner/ 77,7 % menn	
Andel kvinner og menn som er ansatt i deltidsstillinger	33 kvinner/ 44 menn 42,9 % kvinner/ 57,1 % menn	32 kvinner/ 29 menn 52,5 % kvinner/ 47,5 % menn	32 kvinner/ 42 menn 43,2 % kvinner/ 56,8 % menn	82 kvinner/ 76 menn	
Gjennomsnitt antall uker foreldrepermisjon for kvinner	13,2	25,2	21	22	
Gjennomsnitt antall uker foreldrepermisjon for menn	9,9	11,8	8,4	12	
Sykefravær - konsern (eksl FS)	4,6 %	5,4 %	4,7 %	4,7 %	
Sykefravær - FS	N/A	5,3 %	4,5 %	4,0 %	
Sykefravær - Avinor	4,6 %	5,5 %	4,9 %	5,0 %	
Fordeling rekrutterte kvinner/menn	64 kvinner/ 101 menn	36 kvinner/ 82 menn	31 kvinner/ 110 menn	8 kvinner/ 27 menn	
H1-verdi	2,4	2,7	2,3		
Avinor som attraktivt selskap (skala 1-5)	4,2	4,2	4		
Avinor konsern, aldersfordeling 2023		<30	30-50	> 50	
Antall fast ansatte eks FL-elever		150	1459	1261	
Styret		0,0 %	25,0 %	75,0 %	
Konsern-ledelsen		0,0 %	11,1 %	88,9 %	
Fast ansatte		5,2 %	50,9 %	43,9 %	
Total turnover fordelt etter alder		9,5 %	35,5 %	60,0 %	
Antall som har sluttet		5	39	66	
Turnover etter antall i aldersgruppe		3,3 %	3,7 %	5,2 %	
Turnover fordelt på alder		0,17 %	1,36 %	2,3 %	

## 5.9 REDEGJØRELSE ÅPENHETSLOVEN

### 5.9.1 Ansvarlig virksomhet

Avinor stiller strenge krav til etikk, samfunnsansvar og ansvarlig forretningsførsel i egen virksomhet og ovenfor leverandører og forretningspartnere.

FNs bærekraftsmål er verdens felles handlingsplan for bærekraftig utvikling. Avinor følger OECDs retningslinjer for et ansvarlig næringsliv og de ti prinsippene til FN's Global Compact i arbeidet med bærekraft. Disse er igjen basert på FN's menneskerettighetserklæring, ILOs konvensjoner om grunnleggende rettigheter i arbeidslivet, Rio-erklæringen og FN's konvensjon mot korrupsjon. Ambisjonen er understøttet gjennom medlemskap i Etisk Handel Norge, Transparency International Norge og Global Compact. Tilslutning til Global Compact innebærer at Avinor som ansvarlig bedrift vil gjøre sitt beste for å drive virksomheten i tråd med de ti prinsippene innen områdene menneskerettigheter, arbeidslivsstandarder, miljø og anti-korrupsjon. I tråd med internasjonale rammeverk og nasjonalt lovverk skal Avinor jobbe aktivt med aktsomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis. Aktsomhetsvurderinger er en risikobasert tilnærming til å respektere og ivareta mennesker, dyr, samfunn og miljø i egen virksomhet og i leverandørkjeden.

#### Avinors operasjoner og markedsrisiko

Avinors inntekter kommer fra lufthavntjenester til flyselskaper, flysikringstjenester til privat- og offentlig sektor og utleie av arealer på lufthavner til kommersielle aktører, samt bevilgninger over statsbudsjett. Avinor har også noe virksomhet mot andre aktører som Forsvaret og Politiet, primært tjenester knyttet til arealer som benyttes eller leies ut.

Avinors tjenestetilbud består overordnet av:

- Flysikringstjenester
- Trafikktjenester
- Utleie av areal på lufthavner
- Lufthavner med tilhørende infrastruktur og tilbud til flyselskaper og reisende

Den største risikoen for brudd på menneskerettigheter og arbeidsforhold finnes trolig blant leverandører og i verdikjeder knyttet til driften av lufthavnene. Driften består i alt fra utbygging og vedlikehold av lufthavner (inkludert tjeneste- og varekjøp) med typisk en del arbeid og varekjøp fra bygg- og anleggsbransjen, drift og vedlikehold av kjøretøy til sikkerhetskontrolltjenester og renhold på lufthavnens arealer. I bygg- og anleggsbransjen finnes kjente risikoer for brudd på arbeidsforhold i Norge, men også i verdikjeden da varer ofte tilvirkes, og råvarer som tre, stål, metall og konfliktmineraler ofte kommer fra land hvor brudd på menneskerettigheter er utbredt i ulikt omfang. Det samme er gjeldende for teknologiprodukter, men også i utvikling av software.

I Avinors operasjoner finnes dermed både potensiell og vesentlig risiko for negativ påvirkning innen store deler av selskapets virke, og i driften av lufthavnene spesielt. Gjennom kartlegging av leverandørkjeden i 2022 og videre arbeid i 2023 er risikoen primært knyttet til verdikjedene til varer som anskaffes. I 2023 har prioriteringen vært å gjennomføre grundigere aktsomhetsvurderinger av leverandører innen anskaffelsesområdene bygg og anlegg, IT, renhold og rullende materiell da det er innen disse bransjene at risikoen antas å være størst. Risikovurderingen har tatt utgangspunkt i alvorlighetsgraden av negativ påvirkning innen bransjen,

sannsynligheten, Avinors påvirkningsmulighet og mulighet for gjenoppbygging. Vurderingen er gjort med utgangspunkt i anerkjente kilder, tidligere avdekkede forhold hos leverandører og innsikt i verdikjeder for varer og tjenester. Hvordan Avinor jobber med aktsomhetsvurderinger beskrives nærmere nedenfor.

#### Forankring og styrende dokumenter

Avinor har i flere år arbeidet med ansvarlig forretningsførsel, og har siden 2022 systematisk arbeidet for bedre å møte kravene i lov om virksomhetens åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold (åpenhetsloven) samt OECD-rammeverket. I 2023 har Avinors policy for etikk og samfunnsansvar blitt justert og oppdatert. I tillegg har også selskapets retningslinjer og prosedyrer og avtale om ansvarlighet som alle leverandører og forretningspartnere må forholde seg til blitt oppdatert. Avinor har et omfattende styringssystem med prosedyrebeskrivelser for alle funksjoner i konsernet. Arbeidet med aktsomhetsvurderinger er innarbeidet i selskapets interne styringssystem for å sikre implementering av aktsomhetsvurderinger i alle relevante funksjoner i konsernet.

Åpenhetsloven og dilemmaer knyttet spesielt til anskaffelser av risikoprodukter har vært tema for årlig dilemmatrening med styret og ledelsen. Styret og ledelsen har godkjent oppdaterte styrende dokumenter. Avinors policy, etiske retningslinjer og leveregler for leverandører er tilgjengelig på selskapets hjemmeside: <https://avinor.no/konsern/klima/sosial-barekraft/menneskerettigheter>

#### Klagemekanismer og avbøtende tiltak

Innrapportering av klager er viktige verktøy for å få informasjon om forhold hvor Avinor har en påvirkning på omgivelser, enkeltpersoner eller grupper. Klagen kan omhandle tilfeller som enkeltpersoner har vært utsatt for på Avinors lufthavner eller samfunns- og miljøspørsmål. Avinor har flere klagemekanismer, avhengig av interessegruppe og om forholdene er kjente eller ukjente. Eksempelvis er det for arbeidet med PFAS opprettet en egen epost for klager på [avinor.no](mailto:avinor.no).

Skjema for generelle klager er offentlig tilgjengelig på [avinor.no](https://avinor.no). Det samme er varslingskanalen hvor både ansatte og eksterne kan varsle om kritikkverdige forhold, også anonymt via eksternt part.

I situasjoner hvor det avdekkes negativ påvirkning på menneskerettigheter som Avinor har forårsaket eller bidratt til, vil selskapet samarbeide om og gi tilgang til og/eller sørge for gjenoppbygging og/eller erstatning.

#### Organisering og ansvar

Avinor-konsernet består av morselskapet Avinor AS samt de tre datterselskapene Avinor Flysikring AS, Avinor Utvikling AS og Svalbard lufthavn AS. Avinor har om lag 2 800 ansatte som sammen driver 43 lufthavner i hele landet.

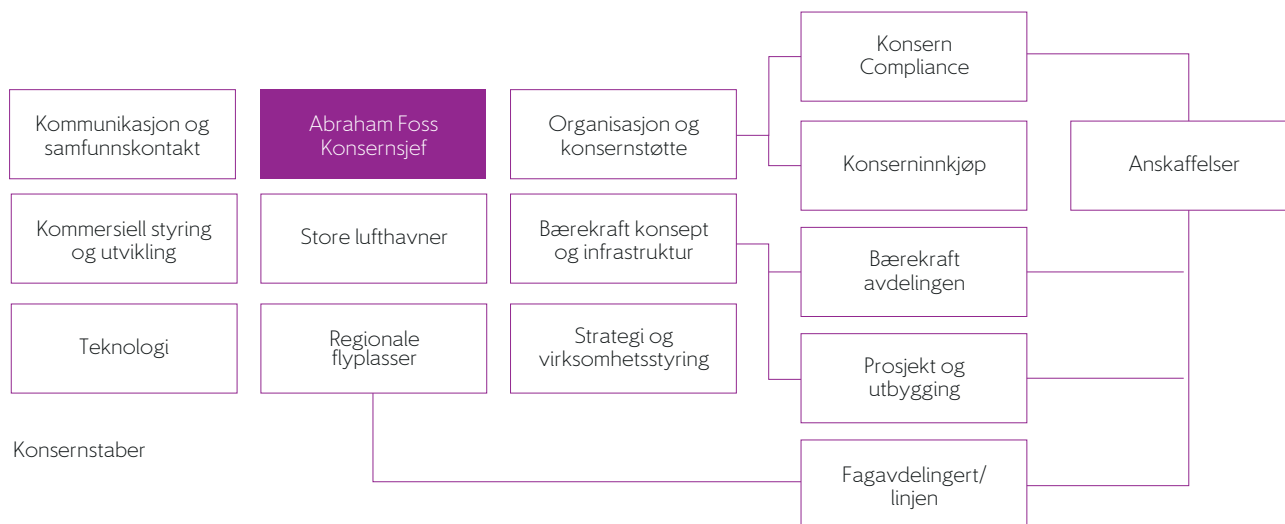
Konsernet er organisert i matrise og ansvar er fordelt på ulike konsernheter. Konsernstabene skal understøtte driften på en best mulig og effektiv måte. Bærekraftavdelingen er ansvarlig for miljø og klima, Compliance Konsern er ansvarlig for selskapets samfunnsansvar, inkludert etikk og ansvarlig næringsliv. Rapporteringsansvaret for miljø, klima, sosialt ansvar og åpenhetsloven er samlet hos konsernregnskapssjef i konsernstab for strategi og virksomhetsstyring.

### Avdelinger og funksjoner med et spesielt ansvar

Alle funksjoner og fagavdelinger/linjen i konsernet har et ansvar for å gjennomføre aktsomhetsvurderinger, i tillegg er arbeidet strukturert slik at noen avdelinger og funksjoner har et spesielt ansvar. Dette for å sikre at aktsomhetsvurderinger gjennomføres, og følges opp i tråd med etablerte rutiner. Compliance Konsern er fagansvarlig for etikk og sosial bærekraft. Avdelingen er ansvarlig for å utarbeide policyer, retningslinjer og rutiner, følge opp risiko i egen virksomhet og leverandørkjeden, samt bidra med fag og kompetanse innen etikk i anskaffelser og kontraktsoppfølging. Bærekraftavdelingen er fagansvarlig for klima og miljø. Avdelingen er ansvarlig for å utarbeide policyer, retningslinjer og rutiner og er involvert i flere prosjekter og anskaffelser som pågår i konsernet som premissgiver og kravstiller innen klima og miljø. Avdeling prosjekt og utbygging har ansvaret for større utbyggings- og vedlikeholdsprosjekter. Avdelingen spiller en viktig rolle inn i arbeidet med aktsomhetsvurderinger da fagansvaret og oppfølging av arbeidslivskriminalitet og seriositet følges opp i denne avdelingen. Avinor

har definert bygg- og anleggssektoren som et område med høy mulig risiko for brudd og negativ påvirkning på mennesker, samfunn og miljø. Avdelingen leder og følger opp prosjekter og leverandører som faller inn under denne sektoren.

Innkjøpsavdelingen er ansvarlig for gjennomføring av anskaffelser og inngåelser av kontrakt med leverandører, herunder stiller de krav om oppfølging av leverandører. Kontraktene som inngås forvaltes av kontraktansvarlige i fagavdelinger. Innkjøpsavdelingen er ansvarlig for å kvalitetssikre at risiko innen etikk og sosial bærekraft er ivarettatt i anskaffelsesstrategiene. Kategoriledere og porteføljeansvarlige i innkjøpsavdelingen har fått opplæring i etisk handel og aktsomhetsvurderinger. Kategoriledere og porteføljeledere er ansvarlig for å kontinuerlig vurdere og oppdatere risiko innen sitt ansvarsområde. Innkjøpsavdelingen spiller en viktig rolle i å fange opp risiko i eksisterende leverandørkjede og risiko gjennom nye leverandører i forbindelse med anskaffelser, samt å redusere risiko gjennom å stille krav til produkter og tjenester, og kontraktoppfølgning.



### 5.9.2 Avinors arbeid med aktsomhetsvurderinger

Avinor gjennomfører aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv for å identifisere, redusere og forhindre brudd på menneskerettigheter og arbeidsvilkår. Metodikken i aktsomhetshjulet er implementert i interne prosedyrebeskrivelser og risikovurderinger. Avinor har en risikobasert tilnærming til aktsomhetsvurderinger og prioriterer de områdene hvor det er mest alvorlig risiko samt påvirkningsmulighet. Som en stor innkjøper med langsiktige rammeavtaler med mange leverandører vil Avinor i mange tilfeller være i en god posisjon for å kunne utbedre forhold i leverandørkjeden i samarbeid med partnere og leverandører.

Forhold som omhandler sosiale forhold i egen virksomhet, er også omtalt i vår GRI-rapport. Tabellen på neste side viser nøkkeltall for arbeidet med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold.



Indikatorer for arbeidet med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold	
Forankring og opplæring	Antall/%
Opplæring ledere og styremedlemmer	100 %
Opplæring medarbeidere (e-læring)	2600
Opplæring berørte funksjoner	60
Egen virksomhet	
HMS-avvik (ansatte)	
H1 (antall fraværskader per mill. Arb. Timer)	2,4
H2 (ant. Skader med og uten fravær per mill arb. Timer)	4,8
N (nestenulykker per. Mill. Arbeidende timer)	66,3
Kvinneandel i konsernledelsen	22,20 %
Kvinneandel lederstillinger	26,50 %
Kvinneandel konsernet	22,70 %
Brudd på personvern	1
Leverandørkjede	
Leverandører	1226
Avtaler	572
Leverandører registrert utenfor norge	13
Leverandører (avtaler) som er risikovurdert	64
Avtaler med vesentlig risiko for brudd på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold	28
Leverandører med brudd på seriositetskrav	12
Forhold varslet til arbeidstilsynet (seriositetskrav)	1
Leverandører med brudd på våre etiske retningslinjer (avtale om ansvarlighet)	0
Leverandører med krav om forbedringer	13
Leverandører oppsigelse av kontrakt	0
Innsyn og varsler	
Mottatte informasjonskrav	0
Mottatte varsler	174
Mottatte varsler via varslingskanal fra eksterne	1

### 5.9.3 Egen virksomhet og ansatte

Avinor er blant annet underlagt arbeidsmiljøloven, en rekke tariffavtaler mellom partene i arbeidslivet, aktivitets- og redegjørelsesplikten, har en rekke policyer og er en IA-bedrift. Risikoen knyttet til ivaretagelse av egne ansattes menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter vurderes som lav. Det er godt regulert, og det jobbes systematisk og kontinuerlig med å sikre anstendige arbeidsforhold i selskapet. Majoriteten av Avinors ansatte er tilknyttet en fagforening og ansatte er representert i styrene til henholdsvis Avinor AS og Avinor Flysikring AS. Avinor har også en velfungerende vernetjeneste som deltar på relevante arenaer.

I kapittel 5.8 «Egen arbeidskraft» kan du lese mer om Avinors arbeid med egne ansatte, sikkerhet, HMS, avvik, arbeid med mangfold og hvordan selskapet sikrer de ansattes kompetanse og utvikling.

### 5.9.4 Leverandørkjede og forretningspartnere

#### Krav til leverandører og verdikjede

Felles krav for alle innkjøp innen kategoriene er at hensiktsmessige krav til bærekraft skal inngå i anskaffelsesstrategien, og at alle kontraktsparter skal signere på Avinors etiske retningslinjer til leverandører som en del av kontraktvilkårene. Disse kontraktvilkårene med tilhørende prinsipper krever etterlevelse av menneskerettigheter, arbeidsstandarder, HMS, ytre miljø og ansvarlig forretningspraksis. Kravene skal speiles i hele leverandørkjeden og gir Avinor rett til å revidere og eventuelt kansellere alle avtaler med leverandører ved brudd på kontraktvilkår. I tillegg stilles krav om etterlevelse av Avinors seriositetsbestemmelser til leverandører innen bygg og anlegg og renhold. På avinor.no beskriver vi vårt arbeid med seriositet og arbeidslivskriminalitet: <https://avinor.no/konsern/klima/sosial-barekraft/menneskerettigheter>

### Seriøsitetsskrav

Et av Avinors største innkjøpsområder er bygg og anlegg og selskapet er derfor spesielt opptatt av å bidra til å sikre seriøsitet innen denne sektoren. Avinor benytter verktøyet HMSREG for oppfølging av seriøsitet for etterlevelse av lov, forskrift og seriøsitetssbestemmelser, ha kontroll over leverandører og deres mannskap, samt å motvirke arbeidslivskriminalitet og sosial dumping. Videre stilles krav til at leverandørene skal benytte StartBANK (eller tilsvarende system) for å sikre seriøsitet hos leverandører. Endelig gjennomføres det regelmessige kontroller etter et risikobasert utplukk. Avinor har to LO-koordinatører som blant annet har i oppgave å drive oppsøkende virksomhet på selskapets bygge- og anleggsprosjekter for å påse at arbeidsforholdene er i henhold til norske lønns- og arbeidsvilkår. LO koordinatørene opererer uavhengig av Avinor for å ivareta arbeidstakernes rettigheter. LO koordinatør mottar tips og fanger for uønskede forhold og fungerer til dels også som en varslingsinstans.

I Avinors entreprisekontrakter stilles krav om at kontraktsparten og underleverandører bidrar til seriøst arbeidsliv; herunder arbeidsmiljøloven, forskrift om lønns- og arbeidsforhold i offentlige kontrakter og skatte- og avgiftslovgivningen. Eksempelvis har Avinor på byggeplasser lovpålagt HMS tavle med informasjon til arbeidere om deres arbeidstakerrettigheter på ulike språk.

### Oppfølging av seriøsitetsskrav

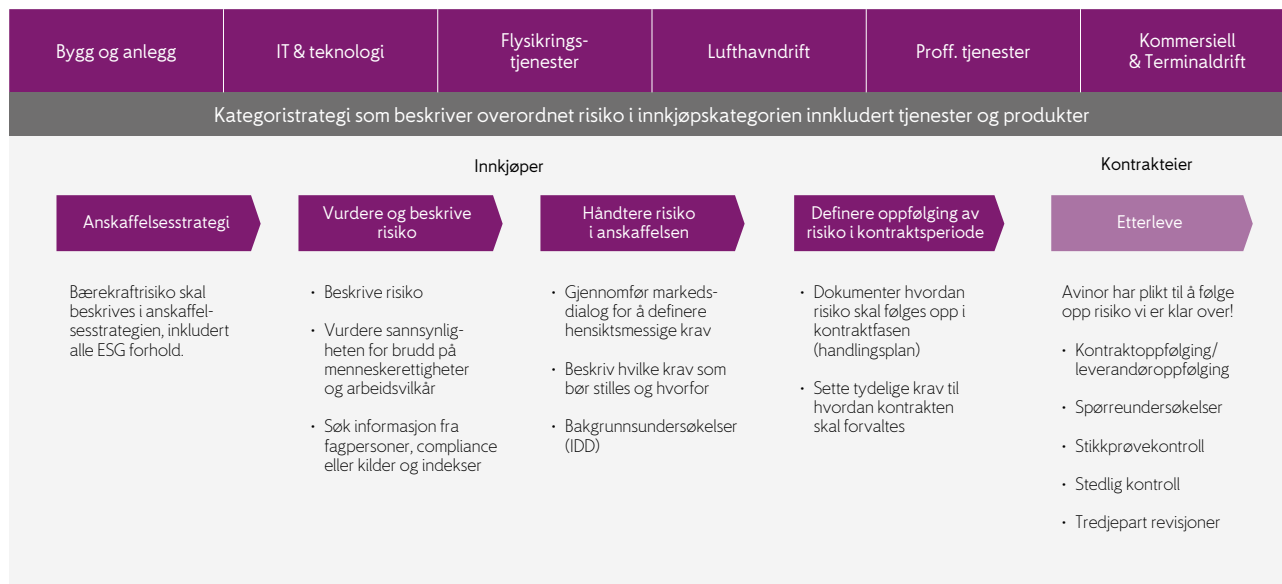
I Prosjekt og utbygging, som ligger under avdelingen Bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling (BKI), er det etablert et fagsenter hvor det blant flere er ansatt en Fagsjef seriøsitet og a-krim. Fagsenteret har som sin overordnede oppgave å sikre at Avinor har et styringssystem som beskriver god, felles praksis for

utvikling og gjennomføring av bygg- og anleggsprosjekter, samt tilby støtteverktøy som understøtter standardisering, «compliance», effektiv prosjektgjennomføring, og som gir god ledelsesinformasjon for både enkeltprosjekter og utbyggingsavdelingens samlede portefølje. Videre bistår fagsenteret med utvikling og gjennomføring av kompetansetiltak samt erfaringsdeling, yter operativ støtte til enkeltprosjekter, samt yter ledelsesstøtte i form av samsvarsvurderinger, kontrolltiltak, kvalitetssikring, revisjoner, granskninger med mer. De større utbyggingsprosjektene har egne ressurser som følger opp seriøsitetssbestemmelsene. I de mindre prosjektene er det ofte prosjektleder som har ansvaret.

### Overordnet beskrivelse av leverandørkjede og innkjøpskategorier

Avinors virkeområde har et stort nedslagsfelt og har dermed leverandører og anskaffelser innen en rekke områder. Avinors innkjøp er strukturert etter innkjøpskategorier med tilhørende innkjøpsporteføljer. Kategoriene ledes av en kategorileder med en innkjøpsansvarlig per portefølje. Organiseringen har til hensikt å sikre god kompetanse innen innkjøpskategoriene og oppfølging av tilhørende avtaleområder. Inndeling av leverandørkjede og tilhørende avtaler følger samme struktur.

I 2023 har Avinor innført og forbedret rutiner for risikovurderinger og kontraktoppfølging av bærekraft i nye anskaffelser og avtaleinngåelser. I alle nye anskaffelser skal risiko og sannsynlighet for negativ påvirkning på menneskerettigheter og arbeidsvilkår beskrives i anskaffelsesstrategien og legges føringer på krav som stilles i konkurransen, samt kontraktoppfølgingen. Det pågår et arbeid med å utarbeide strategier for hver innkjøpskategori som også skal inkludere risikoer knyttet til bærekraft og menneskerettigheter.





Identifisere mulige negative konsekvenser i leverandørkjeden  
Avinor gjennomfører årlige overordnede risikoanalyser av miljø, sosiale og etiske forhold i selskapets innkjøpsplaner og eksisterende leverandørkjede. Den overordnede risikokartleggingen tar utgangspunkt i Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) sin høyrisikoliste og kunnskapsgrunnlag om risikoer knyttet til tjenester og produkter som inngår i Avinors innkjøpskategorier. Om produktkategorien ikke finnes på DFØ sin høyrisikoliste sjekkes også andre kilder som Global Rights Index, The US Department of labours list of goods produced by child labor or forced labor, og ITUC sin oversikt over arbeidstakerrettigheter i ulike land. Dersom avtaleområdet omfattes av forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter og allmenngjøringsforskrifter vil det i hovedsak anses å være en kategori med høy risiko.

I 2022 ble alle innkjøpskategoriene i Avinor gjennomgått og potensiell negativ risiko innen kategoriene basert på typiske tjenester og varekjøp innen innkjøpsområdet kartlagt. Bygg og anlegg, teknologi og tjenester som anskaffes til drift, vedlikehold og sikkerhet ved Avinors lufthavner er selskapets største innkjøpsområder i beløp og volum, innen disse kategoriene finnes også både tjenester og produkter som basert på kildene nevnt over kan utgjøre en potensiell risiko for brudd på menneskerettigheter og arbeidsvilkår.

I 2023 har Avinor gjennomført undersøkelser av flere leverandører innen de ulike innkjøpskategoriene, samt leverandører som leverer produkter som kan utgjøre en mulig risiko for negativ påvirkning og brudd på menneskerettigheter og arbeidsforhold. Videre har leverandørers arbeid med aktsomhetsvurderinger innen områdene Bygg og anlegg, IT & teknologi, renhold, profesjonelle tjenester og rullende materiell blitt kartlagt.

Dette har gitt noe mer oversikt over risikoen som er knyttet til Avinors direkte leverandører som i hovedsak er norskregistrerte selskaper, men selskapet har i mindre grad oversikt over leverandørkjeden videre. Underleverandørene til Avinors leverandører er som regel etablert i Europa eller USA. Gjennom kartleggingen opplevdes at tilgangen til informasjon om vesentlige risikoer i leverandørers verdikjeder er noe utfordrende:

- Det er en utfordring at Avinor og selskapets leverandører ikke har god nok informasjon om verdikjeder til produkter. Dette ønsker Avinor å forbedre og det jobbes kontinuerlig med høyrisiko leverandører for å få bedre oversikt over deres leverandørkjeder.
- Avinors leverandører har i stor grad egne etiske retningslinjer og etiske krav til leverandører på plass, men selskapet opplever at arbeidet med aktsomhetsvurderinger i flere bransjer fremdeles er umodent og flere av leverandørene har manglende oversikt og oppfølging av risiko i egne leverandørkjeder.
- Innhentning av informasjon er tidkrevende grunnet begrenset innsikt, kompetanse og ressurser hos leverandører

Prioriterte risikoområder basert på vesentlig og mulig risiko. I tabellene nedenfor oppsummeres Avinors arbeid med aktsomhetsvurderinger og tilhørende tiltak for å avverge negative konsekvenser. Aktsomhetsvurderingene tar utgangspunkt i innkjøpsområder, produkter og tjenester hvor det tidligere er avdekket vesentlig og eller mulig risiko for brudd på menneskerettigheter og arbeidsforhold. Avinor vil sannsynligvis ikke være

direkte knyttet til den negative konsekvensen, men indirekte vil selskapet kunne bidra til eller forårsake skade gjennom en leverandør, underleverandør eller annen forretningspartner. Anskaffelsesområdene som er prioritert i aktsomhetsvurderingene har lange leverandørkjeder hvor det er kjent at innsatsfaktorer som for eksempel trevirke, stål, kobolt og annen elektronikk innebærer en høy risiko for menneskerettighetsutfordringer.

Bygg og anlegg			
Tjenester/produkter/områder	Risikoer	Geografi	Pågående aktsomhetsvurderinger og tiltak
Solcellepaneler Elektroprodukter Byggevarer (tre, stål, metall)"	Tvangsarbeid Fagorganisering Diskriminering Brutal behandling HMS Lønn og arbeidstidsbestemmelser Regulære ansettelse Marginaliserte befolkningsgrupper Korrupsjon"	Kina Globalt	Innhentet informasjon og gjennomført vurderinger av leverandørers arbeid med aktsomhetsvurderinger. Oppfølgingstiltak hos leverandører hvor deres aktsomhetsvurderinger ikke er vurdert som tilfredsstillende eller funn som utgjør en potensiell risiko.  Samarbeider med andre offentlige virksomheter i nettverket Bærekraft 17 i regi av Etisk Handel Norge om aktsomhetsvurderinger av tjenester og produkter innen bygg og anlegg. Hovedfokus i 2023 har vært solcellepaneler og elektroprodukter  Oppfølging av grossistledd til bygg- og anleggsbransjen i 2024 i samarbeid med EBA og Etisk Handel Norge  Utarbeidet handlingsplan for tiltak innen bygg og anleggsprosjekter. Tiltakene består av markedsdialog og økte krav, økt kontraktoppfølging og stikkprøver av leverandører  Ny rutine for vurdering av kvalifikasjonskrav innen etikk i anskaffelser  Nye krav og rutiner til kontraktoppfølging inkludert etikk og sosialt ansvar inkludert opplæringsprogram for alle ansatte med kontraktoppfølging i sin stillingsbeskrivelse
Seriøsitet og arbeidslivskriminalitet  Renhold	Lønn og arbeidstidsbestemmelser HMS Tilstrekkelig hvile	Norge	Forbedringer i rutiner og system for oversikt over underleverandører  Økte krav til bruk av HMSREG for alle leverandører vurderes  Arbeidet med seriøsitet og arbeidslivskriminalitet har gjennomgått revisjon i 2023 for ytterligere forbedring av dagens rutiner og prosedyrer  Ny pilot med a-krim senteret i Nordland for å avdekke brudd på arbeidstidsbestemmelser er under vurderinger i større byggeprosjekter i regionen

IT & Teknologi			
Tjenester/produkter/områder	Risikoer	Geografi	Pågående aktsomhetvurderinger og tiltak
PC, mobil, skjermer og annet hardware utstyr Kamera og sensorer Kabler Software	Tvangsarbeid Fagorganisering Diskriminering Brutal behandling HMS Lønn og arbeidstidsbestemmelser Regulære ansettelse Marginaliserte befolkningsgrupper Korrupsjon	Globalt Asia Kina USA	Innhentet informasjon og gjennomført vurderinger av leverandørers arbeid med aktsomhetsvurderinger. Oppfølgingstiltak hos leverandører hvor deres aktsomhetsvurderinger ikke er vurdert som tilfredsstillende eller funn som utgjør en potensiell risiko.  Oppfølging av utvalgte leverandører og deres verdikjeder i 2024  Oppfølging av utenlandske leverandører i USA og Europa som ikke har redegjørelser i tråd med kravene i Åpenhetsloven  Ny rutine for vurdering av kvalifikasjonskrav innen etikk i anskaffelser samt sertifiseringer  Nye krav og rutiner til kontraktoppfølging inkludert etikk og sosialt ansvar inkludert opplæringsprogram for alle ansatte med kontraktoppfølging i sin stillingsbeskrivelse
IT tjenester (profesjonelle tjenester)	Lønn og arbeidstidsbestemmelser HMS Tilstrekkelig hvile	Globalt Afrika	I forbindelse med ny leverandør av større strategisk kontrakt innen IT-tjenester ble det gjennomført bakgrunnsundersøkelser av leverandør og implementert tiltak i kontraktdialog for å avdekke og sikre at leverandør ikke benytter underleverandører med risiko for brudd på menneskerettigheter og arbeidsforhold. Risikoen knytter seg til økt bruk av arbeidere i høyrisikoland til utvikling av AI og annen software.

Lufthavndrift /Rullende materiell			
Tjenester/produkter/områder	Risikoer	Geografi	Pågående aktsomhetvurderinger og tiltak
Elektrisk kjøretøy El-busser El-biler EV batterier	Tvangsarbeid Fagorganisering Diskriminering Brutal behandling HMS Lønn og arbeidstidsbestemmelser Regulære ansettelse Marginaliserte befolkningsgrupper Korrupsjon	Globalt Asia Kina	I forbindelse med en større intern satsing innen elektrifisering av kjøretøyparken (klima og miljøtiltak) har vi igangsatt et arbeid med å kartlegge risikoer knyttet til produkter, tilvirkning, råvarer, landrisiko og verdikjeder hos potensielle leverandører. Formålet er å utarbeide en strategi for hvordan sosialt ansvar skal ivaretas i kommende anskaffelser og leverandørkjede, samt implementere tiltak for å redusere risiko for negativ påvirkning på mennesker, samfunn og miljø.

#### Faktisk negativ påvirkning og gjenoppretting

I tabellene nedenfor oppsummeres faktisk negativ påvirkning og brudd som er avdekket i leverandørkjede og egen virksomhet i 2023. Det er ikke avdekket faktisk negativ påvirkning eller brudd på menneskerettigheter og arbeidsforhold i leverandørkjeden i løpet av 2023 utover forhold innen seriositet og

arbeidslivskriminalitet. Avinor erkjenner at selskapet trolig ikke har klart å avdekke eller kjenner til andre forhold i verdikjeden, og etterstreber å både redusere og avdekke vesentlig negativ påvirkning innen områder hvor sannsynligheten er stor.



Leverandørkjede og forretningspartnere			
Negativ påvirkning	Berørte	Beskrivelse av gjenoppretting og erstatning	Kommunikasjon
Seriøsitet og arbeidslivskriminalitet	Arbeidere i verdikjeden	Gjennom kontroller ble det avdekket 12 brudd på seriøsitetskrav, primært innen arbeidstidsbestemmelser, lønnsvilkår og hviletid. Forholdene er fulgt opp, under oppfølging og utbedret. Ingen avtaler har blitt kansellert.	Det pågående arbeidet kommuniseres på våre nettsider og års- og bærekrafrapport, og oppdateres kontinuerlig
Produksjon av Freia varer i Russland	Forbrukere	I forbindelse med Ukraina krigen og boikott av Freia varer produsert i Russland i juni 2023 ble dette fulgt opp i dialog med vår leietaker og forretningspartner.	

Egen Virksomhet			
Negativ påvirkning	Berørte	Beskrivelse av gjenoppretting og erstatning	Kommunikasjon
PFAS/PFOS	Forurensning av grunn og drikkevann	Ved flere lufthavner pågår det et stort arbeid med opprydning i PFAS-forurenset grunn som følge av tidligere bruk av brannskum.	Det pågående arbeidet kommuniseres på våre nettsider og oppdateres kontinuerlig
Fly og helikopterstøy	Støyforurensning som påvirker beboere i nærområder	Fly og helikopterstøy påvirker lokalbefolkningen og bosatte i nærhet av Avinors lufthavner negativt. Støy inngår også i EUs taksonomi og Avinor følger EU-direktiv og rapporterer, samt implementerer tiltak kontinuerlig for å redusere og forbedre støybelastningen.	Det pågående arbeidet kommuniseres på våre nettsider og oppdateres kontinuerlig
Reinbeite Mo i Rana	Urbefolkning	Landarealene avsatt til ny flyplass i Mo i Rana har vært reinbeite for urbefolkning i området. Det er utarbeidet planer for hvordan skaden på reindistriktet skal utbedres som blant annet inkluderer erstatning, nye reinbeiteområder og opparbeidelse av ny infrastruktur.	Avinor har tett dialog med det berørte reinbeitedistriktet og kommunen



# Avgang Depart



## 6. Risikoforhold

I kapittelet presenteres de risikoene som anses som mest vesentlige først.

### 6.1 RISIKO RELATERT TIL FLYTRAFIKKVOLUM

Avinors inntekter er eksponert for endringer i flytrafikken og tap av eksisterende kunder. Trafikkinntekter kan bli redusert som følge av nedgang i flyvninger, passasjerer eller andre faktorer utenfor konsernets kontroll. Avinor har trafikkinntekter fra luftfartsavgifter basert på antall passasjerer, maksimal totalvekt på flyet og flyenes reisedistanse. Det er ingen spesifikke driftskontrakter med flyselskapene som opererer på Avinors lufthavner. Det kan derfor ikke gis noen forsikring om nivået på fremtidige trafikkinntekter fra ett eller flere flyselskap.

Beslutninger fra, rettstvister med, økonomiske vanskeligheter hos eller svikt hos en betydelig flykunde, eller tilbaketrekking av deres landingstillatelser, kan føre til en reduksjon i flyvninger og passasjertall og/eller manglende evne til å innkreve luftfartsavgifter. Effekten av beslutninger fra eller hendelser hos flyselskaper som har en betydelig tilstedeværelse på Avinors lufthavner, kan ha en vesentlig negativ innvirkning på trafikkinntektene for Avinor.

En høy grad av faste kapasitetskostnader og regulerte bemanningsnivåer gjør Avinors inntjening og økonomiske stilling sårbar for endringer i flytrafikkvolumer.

Antallet passasjerer som bruker lufthavnene kan påvirkes av flere andre faktorer, inkludert:

- Terror, pandemier, epidemier, vulkanutbrudd, ekstremvær og lignende hendelser med stor betydning for operasjonell produksjon eller etterspørsel etter lufttransport
- Regulatoriske endringer, inkludert reiserestriksjoner, pålagt av norske eller andre regjeringer
- Endringer i etterspørselen etter flytransport
- Beslutninger fra flyselskaper angående antall, type og kapasitet på fly, samt rutene der spesifikke fly brukes

- Makroøkonomiske hendelser (inkludert endringer i drivstoffpriser og valutakurser), enten de påvirker verdensøkonomien eller den norske økonomien
- Konkurransen fra ikke-Avinor norske lufthavner eller ikke-norske lufthavner
- Krig, opptøyer eller politisk handling
- Arbeidskonflikter
- Helsefare
- Dårlig vær ved Avinors lufthavner eller andre lufthavner
- Endringer i nasjonal eller internasjonal regulering, som for eksempel utvikling av internasjonal handelsliberalisering gjennom Open Skies luftfartsavtaler.
- Kvaliteten på tjenester og fasiliteter, inkludert påvirkning av byggeprosjekter
- Utviklingen av effektive og levedyktige alternativer til flyreiser, inkludert forbedring eller utvidelse av eksisterende transport-systemer på bakken, innføring av nye transportforbindelser eller teknologi og økt bruk av kommunikasjonsteknologi.

Videre kan en nedgang i antall passasjerer eller andre faktorer utenfor Avinors kontroll redusere inntektene fra ikke-flytrafikkrelaterte kilder, som for eksempel omsetningsbasert husleie og inntekter fra parkering og eiendomsutleie.

Avinors inntekter fra handel på lufthavnene er drevet av antall passasjerer og passasjerenes vilje til å bruke penger i butikkene på lufthavnene. Nivået av inntekter fra detaljhandel på lufthavnene kan også påvirkes av endringer i blandingen av lang- og kortdistansereiser, overførings-, opprinnelses- og destinasjonspassasjerer; økonomiske faktorer, inkludert valutakurser og endringer i tollfrie regimer; svikt hos leietagere innen varehandelen; lavere avkastning på leieavtaler til varehandelsaktører ved forhandlinger om fornyelse; ombygging eller omkonfigurering av fasiliteter på lufthavnene, som kan føre til en midlertidig eller permanent nedgang i leieinntekter fra varehandel på lufthavnene; redusert konkurransevne for lufthavnenes varehandelstilbud; strengere håndbagasje- og andre restriksjoner for håndbagasje; og redusert shoppingtid som følge av mer strenge og tidkrevende sikkerhetsprosedyrer.

Inntektene fra parkering kan reduseres som et resultat av økt konkurranse fra andre transportmidler til lufthavnene, som buss og tog, samt økt konkurranse fra parkeringsplasser utenfor lufthavnen og andelen av reisende som ankommer lufthavnene med offentlig transport.

Andre inntekter som ikke er relatert til trafikk kan reduseres som et resultat av etterspørselsnedgang fra lufthavnbrukere, som bilutleiefirmaer og flyselskaper som leier innsjekkingskranke.

Tax-free handel med tobakk og alkohol på Avinors lufthavner er underlagt spesifikke kvoter for mengder per passasjer, som fastsatt i norsk lov. Tollfri handel på Avinors lufthavner er basert på hovedsakelig omsetningsbaserte leieavtaler mellom tredjeparts leietakere og Avinor, og endringer i disse kvotene i fremtiden kan ha negativ innvirkning på Avinors kommersielle inntekter.

Enhver av de nevnte faktorene kan ha en vesentlig negativ innvirkning på Avinors virksomhet, økonomiske stilling og resultater.

## 6.2 RISIKO KNYTTET TIL INTERNASJONALE OG NASJONALE TILTAK FOR Å REDUSERE KLIMAENDRINGER

Klimarisiko blir tradisjonelt delt inn i fysiske risikoer og overgangsriskoer. Fysiske risikoer er knyttet til direkte konsekvenser av klimaendringer, som høyere temperaturer og mer ekstremvær. Overgangsriskoer er knyttet til samfunnets tilpasninger til klimaendringer, som nye lover og regler, ny teknologi og endret etterspørsel fra investorer og forbrukere.

Fysiske risikoer kan, hvis de ikke planlegges for ordentlig, påvirke punktlighet og regelmessighet og øke fremtidige driftskostnader og investeringer. Overgangsrisiko kan omfatte nasjonal og internasjonal politisk innblanding og forbrukerpreferanser, og dermed påvirke etterspørselen etter flyreiser.

Enhver av de nevnte risikoene kan ha negativ påvirkning på konsernets virksomhet og økonomi.



### 6.3 RISIKO KNYTTET TIL INVESTERINGSAKTIVITETER

Avinor gjennomfører løpende investeringsprogrammer for å oppdatere, fornye og vedlikeholde lufthavninfrastruktur og andre eiendeler. Evnen til å håndtere disse investeringsprogrammene innenfor fastsatte tids- og kostnadsrammer er avgjørende for lønnsomheten. Prosjektrisiko og endringer i finansieringsregimer og politiske trender kan påvirke forpliktelsene som følger med investeringene og dermed den økonomiske stillingen til konsernet. På grunn av COVID-19-pandemien i 2020 og 2021 utsatte Avinor visse investeringsaktiviteter, noe som førte til et etterslep i nødvendig vedlikehold av eiendeler og andre investeringsaktiviteter som måtte prioriteres foran mulige nye investeringsmuligheter i de kommende årene.

Generelt sett er det tekniske, økonomiske og regulatoriske risikoer knyttet til alle luftfartsprosjekter, og ufullstendig implementering av slike prosjekter kan ha en vesentlig negativ innvirkning på konsernets virksomhet og driftsresultater, og dermed påvirke Avinors evne til å oppfylle sine forpliktelser.

### 6.4 KREDITTRISIKO

Avinors kredittrisiko er hovedsakelig knyttet til flyselskaper og luftfartsrelaterte bransjer. Hvis slike kunder ikke kan oppfylle sine forpliktelser overfor Avinor, kan dette ha en vesentlig negativ innvirkning på konsernets virksomhet, økonomiske stilling og driftsresultater. Konsernet har retningslinjer for å begrense eksponeringen for mulige tap. Konsernet har ikke gitt noen tredjeparts garantier.

Maksimal risikoeksponering illustreres av bokførte beløp for finansielle eiendeler, inkludert derivater, i Avinors balanse. Avinors policy er at motparter i finansielle kontrakter, inkludert derivatransaksjoner, bør ha minimum en kredittrating på BBB+ eller tilsvarende, slik at oppfattet kredittrisiko begrenses. På denne basis vurderer Avinor kredittrisikoen knyttet til derivater på sin balanse som liten. Konsernets vurdering er at maksimal kreditteksponering illustreres av bokførte beløp for fordringer og andre kortsiktige eiendeler. Eventuell manglende evne hos Avinor til å effektivt håndtere kredittrisiko kan ha en vesentlig negativ innvirkning på konsernets økonomi og dermed påvirke Avinors evne til å oppfylle sine forpliktelser.

### 6.5 FINANSIELLE MARKEDSRISIKOER

#### 6.5.1 Valutarisiko

Konsernet er eksponert for valutarisiko knyttet til verdien av NOK mot andre valutaer som følge av inntekter og utgifter i utenlandsk valuta. Konsernets inntekter fra overflygningsavgifter er utsatt for valutarisiko, mens noen kontraktsfestede betalinger er fastsatt i utenlandsk valuta. Eventuell manglende evne hos Avinor til å effektivt håndtere sin valutarisiko kan ha en vesentlig negativ innvirkning på konsernets økonomi og dermed påvirke Avinors evne til å oppfylle sine forpliktelser.

#### 6.5.2 Renterisiko

Konsernet er eksponert for renterisiko gjennom sine finansielle aktiviteter. Deler av konsernets låneopptak er utstedt med flytende renter, noe som betyr at konsernets finanskostnader påvirkes av endringer i rentenivået. Målet med konsernets renterisikostyring er å holde volatiliteten i fremtidige rentekostnader

innenfor akseptable grenser. Konsernets policy er å sikre renten på alle langsiktige lån slik at minst 60 prosent av konsernets samlede gjeld til enhver tid er sikret i minst 12 måneder. Eventuell manglende evne hos Avinor til å effektivt håndtere sin renterisiko kan ha en vesentlig negativ innvirkning på konsernets økonomi og dermed påvirke Avinors evne til å oppfylle sine forpliktelser.

#### 6.5.3 Likviditets- og finansieringsrisiko

Likviditetsrisiko er risikoen for at Avinor ikke vil være i stand til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser når de forfaller. Avinor er avhengig av tilgjengelig finansiering og kreditt for å finansiere fremtidige utviklingsplaner og prosjekter, og/eller refinansiere eksisterende lånefasiliteter og annen gjeld. Det kan ikke gis noen forsikring om at kapitalmarkedene og/eller syndikatmarkedene der banker opererer, vil være tilgjengelige og i stand til å tilby gjeldsfinansiering i de mengder og på de vilkår som kan være nødvendige for Avinor på aktuelt tidspunkt. Eventuell manglende evne hos Avinor til å effektivt håndtere likviditets- og finansieringsrisiko kan resultere i at Avinor ikke er i stand til å oppfylle sine økonomiske forpliktelser når de forfaller, og dermed ha en vesentlig negativ innvirkning på Avinors økonomi.

#### 6.5.4 Risiko knyttet til kraftpriser

Avinor er en forbruker av elektrisk kraft, og dets økonomiske resultater er derfor eksponert mot kraftprisen. For å begrense risikoen knyttet til kraftpriser har konsernet inngått bilaterale fysiske kraftkontrakter med den norske statseide fornybare energiprodusenten Statkraft Energi AS. Statkraft Energi AS har en kredittrating på A (stabile fremtidsutsikter) fra Standard and Poor's fra juli 2023 og A- (stabile fremtidsutsikter) fra Fitch fra januar 2023. Omtrent 100 prosent av konsernets forventede kraftforbruk for 2024 er dekket av slike kontrakter, samt noe av forbruket for årene 2025 - 2028. Forventet forbruk i 2024 er omtrent 225 GWh.

#### 6.5.5 Inflasjonsrisiko

Den norske økonomien har i 2022 og første halvdel av 2023 vært preget av stigende inflasjon, men med avtagende inflasjonen siste halvdel av 2023 som igjen har flatet ut videre inn i 2024. Målt ved konsumprisindeksen var den årlige økningen i Norge 4,7 prosent per januar 2024. For å håndtere inflasjonspresset har globale sentralbanker måttet akselerere normaliseringen av pengepolitikken og stramme inn finansielle forhold.

Konsernet er avhengig av sin evne og kapasitet til å fullføre pågående prosjekter til rett tid, innenfor definerte kostnadsrammer og kvalitetskrav. Inflasjon i bygg- og anleggsbransjen, samt andre forretningskritiske tjenesteområder, kan hindre konsernets evne til å fullføre prosjekter i henhold til plan og budsjett, noe som kan ha en vesentlig negativ effekt på Avinors virksomhet og resultater, og dermed påvirke Avinors evne til å oppfylle sine forpliktelser.

Generelle kostnader som ikke er prosjektrelaterte, for eksempel lønninger, påvirkes også negativt av stigende inflasjon. Avinors evne til å øke inntektene fra kundene i tråd med dette er begrenset, ettersom flyavgifter settes av Samferdselsdepartementet uavhengig av utviklingen i inflasjonen.

Stigende inflasjon og økende renter globalt fører til redusert kjøpekraft for forbrukerne, noe som kan føre til en ytterligere reduksjon i reisevolumene ettersom det er en risiko for at forbrukerne ikke prioriterer fritidsreiser. Bedrifter kan også redusere reiseaktiviteter på grunn av stigende inflasjon og økte kostnader.

## 6.6 REGULATORISK RISIKO

Rammeverket som Avinor opererer innenfor, påvirkes av politiske beslutninger og potensielle endringer i gjeldende regelverk, inkludert skatteregler, regulering av flyavgifter, endringer i sikkerhetsregler, samt generelle betingelser og reguleringer som gjelder for luftfartsindustrien generelt i det norske markedet og den pågående politiske prosessen med å styrke Avinors økonomiske resultater gjennom potensielle endringer i regelverket angående inntekt, tjenesteomfang, eiendelsbase og den generelle finansieringsmodellen til Avinor. Disse faktorene kan påvirke konsernets produksjonskapasitet, inntekter eller overskudd.

Flere regulatoriske spørsmål kan generelt sett ha innvirkning på konsernets økonomiske stilling, inkludert:

- Endringer i sektorpolitiske retningslinjer og samfunnsoppgaver
- Endringer i regulatoriske krav knyttet til sikkerhet, flyavgifter, miljø og informasjons- og kommunikasjonsteknologi
- Endringer i gjeldende krav til lufthavn-struktur, tjenestenivå og kvalitetsnivå
- Endringer i rammebetingelser knyttet til kommersiell forretningsutvikling
- Endringer i rammebetingelser knyttet til tax-free salg

Enhver av disse faktorene kan ha en vesentlig negativ effekt på konsernets virksomhet, økonomiske stilling og resultater, og dermed påvirke Avinors evne til å oppfylle sine forpliktelser.

## 6.7 MILJØRISIKO

Luftfarten påvirker miljøet og naturen lokalt og globalt. Klimagassutslipp fra flytrafikken og lufthavndriften har global påvirkning, mens annen miljøpåvirkning fra lufthavndrift, herunder utslipp til vann og grunn, hovedsakelig har lokal effekt.

Konsernet er underlagt flere miljølover, forskrifter, miljøforventninger og rapporteringskrav som endrer seg over tid. Viktigst er de individuelle miljøtillatelser som er gitt til alle Avinors 43 lufthavner i samsvar med forurensningsloven. Disse regulerer forhold som utslipp av avisingskjemikalier, brannslukningskjemikalier og risikovurderinger på lufthavnen. Når det gjelder flystøy, er Oslo lufthavn underlagt spesifikke reguleringer, mens de andre lufthavnene reguleres av de generelle støykravene i forurensningsloven. Konsernet er også underlagt lovgivning som regulerer blant annet biologisk mangfold og kulturarv. Eventuell manglende overholdelse av relevante bestemmelser i lov- og forskrift kan føre til tilbaketrekking av tillatelser som er nødvendige for å holde lufthavnene åpne, og vil dermed kunne medføre en reduksjon i inntektene, som vil påvirke Avinors virksomhet og resultater, og dermed også Avinors evne til å oppfylle sine forpliktelser.

### 6.7.1 PFAS

PFAS er fluororganiske forbindelser som tidligere ble tilsatt brannskum og som har spredd seg i bakken på lufthavnene der slikt skum ble brukt, og de lekker nå ut i det omkringliggende miljøet. Denne forurensingen utgjør en risiko for skade på det lokale miljøet og menneskers helse. Norge har forpliktet seg internasjonalt til å redusere utslipp og lekkasje av disse forbindelsene.

Den totale kostnaden for disse aktivitetene er usikker, men forventes å være betydelig, avhengig av valg av teknologi.

Avsetningen knyttet til opprydding av miljøet oppdateres etter hvert som informasjon er tilgjengelig. Avinor har en løpende dialog med Miljødirektoratet om dette emnet.

## 6.8 STATLIG EIERSKAP

Politikk og økonomiske retningslinjer fra den norske staten kan påvirke konsernets virksomhet og økonomiske stilling, og dermed påvirke Avinors evne til å oppfylle sine forpliktelser. Politiske prosesser kan påvirke beslutninger knyttet til videreutvikling av Avinors kommersielle og økonomiske interesser, inkludert beslutninger om utbyttepolitikk og/eller strategi for utvikling og drift av lufthavner og luftfartstjenester.

Vurderingen fra Samferdselsdepartementet om å skille ut eierskapet til det Avinor-eide datterselskapet Avinor Flysikring AS fra Avinor, er for øyeblikket satt på vent av Samferdselsdepartementet. Avinor har ikke mottatt indikasjoner på om, eller når, denne diskusjonen vil bli gjennomført.

## 6.9 GEOPOLITISK RISIKO

Alle Avinors eiendeler og forretningsaktiviteter er lokalisert i Norge, men med en sentral rolle i den norske luftfartssektoren er Avinor eksponert for internasjonale sektorer som transport og turisme. Politisk, økonomisk eller sosial ustabilitet i internasjonale regioner med betydelig trafikk til eller fra Avinors lufthavner kan påvirke Avinors virksomhet negativt og føre til økonomisk tap.

Politisk ustabilitet, sivil uro, streiker, opprør, terrorhandlinger, krigshandlinger, sanksjoner, handelstvister eller andre former for ustabilitet og uro kan også resultere i fiendtlige handlinger mot luftfartsinfrastruktur i andre regioner, lufthavnpersonell, digital luftfartsinfrastruktur og kan føre til begrenset eller ingen trafikk mellom regionene som er berørt av disse aktivitetene og Avinors lufthavner. Dette kan forstyrre eller begrense Avinors drift, forretningsmuligheter og ha negative økonomiske konsekvenser for Avinor.

Russlands invasjon av Ukraina i februar 2022 har påvirket verdensøkonomien og luftfartssektoren. Så langt anses konsekvensene for Avinor som begrensede, men situasjonen kan eskalere og påvirke Avinor negativt da krigen er pågående. Avinor vil fortsette å overvåke situasjonen.

Norge og andre store økonomier, inkludert USA, Storbritannia og EU, har innført flere sanksjoner mot Russland, samt visse russiske enkeltpersoner og selskaper. Det er forbudt for russiske flyselskaper å fly i norsk og andre lands luftrom. I tillegg har konflikten bidratt til økte priser på Avinors innsatsfaktorer som drivstoff, forsikringspriser og økt sikkerhet, noe som til slutt fører til økte priser på flyreiser. Konflikten kan derfor føre til redusert reiseaktivitet som følge av økte kostnader ved flyreiser, og dette vil påvirke Avinors inntekter.



# 7. Økonomiske resultater

## 7.1 AVINOR KONSERN

(tall for 2022 i parentes)

Konsernets driftsinntekter i 2023 utgjorde 11 514 mill. kr (10 419 mill. kr) med et resultat etter skatt på 304 mill. kr (427 mill. kr).

Innenfor lufthavnvirksomheten økte driftsinntektene år til år med 9,9 prosent i 2023, fra en inntekt på 9 007 mill. kr i 2022 til 9 896 mill. kr i 2023. Dette er et resultat av økt trafikkvolum og styrket kommersiell inntjening. Trafikkinntektene utviklet seg svakere enn trafikkveksten med en reduksjon i trafikkinntekt per passasjer på 0,8 prosent, kommersielle inntekter per passasjer økte med 1 prosent. I 2023 utgjorde kommersielle inntekter 57,3 prosent av driftsinntektene mot 56,9 prosent i 2022. Det er de store lufthavnene, med større andel utenlandstrafikk, som har hatt størst inntektsvekst.

For flysikringstjenesten økte samlede driftsinntekter med 4,3 prosent, fra inntekter på 2 122 mill. kr i 2022 til 2 214 mill. kr i 2023. I løpet av 2022 ble det gjort enkelte interne omorganiseringer i virksomhetsområdet flysikring der noe av inntektene i 2023 inkluderes i ufordelte inntekter. Justert for dette er inntektsveksten for virksomhetsområdet flysikring i 2023 mot 2022 estimert til 11,7 prosent.

Driftskostnader i 2023 utgjorde 7 955 mill. kr (7 350 mill. kr), tilsvarende år til år økning på 8,2 prosent. Samlede av- og nedskrivninger i 2023 utgjorde 2 257 mill. kr (2 259 mill. kr). Det er særlig volumavhengige kostnader til personell og sikkerhet som medfører økte driftskostnader. Avinor arbeider kontinuerlig med å optimalisere kostnadene. Samtidig er en høy andel av konsernets kostnadsbase relativt fast for å opprettholde sikker og stabil drift som påkrevd i samfunnsoppdraget. I tillegg var reparasjonskostnadene for driftsmateriell høyere i 2023 grunnet økt operasjonell aktivitet. Arbeidet med omstilling mot en mer bærekraftig luftfartsindustri medfører også økte kostnader for Avinor. Kostnadsutviklingen sett opp mot økningen i trafikkvolum indikerer at enhetskostnaden per passasjer har gått ned med rundt 3 prosent i 2023 sammenliknet med 2022.

Konsernets netto finansresultat endte på minus 904 mill. kr (minus 258 mill. kr). Realiserte og urealiserte effekter av kraftsikringer bidrar til nedgangen i finansresultat, i 2023 bidro dette negativt til finansresultatet med 281 mill. kr mot et positivt bidrag på 288 mill. kr i 2022.

Konsernet hadde i 2023 en kontantstrøm før endring av gjeld på minus 236 mill. kr (minus 530 mill. kr). I løpet av 2023 er det tatt opp kortsiktige sertifikatlån på totalt 1 500 mill. kr, mens det er nedbetalt gjeld på 1 030 mill. kr. For 2023 økte dermed konsernets beholdning av kontanter og kontantekvivalenter med 235 mill. kr (minus 1 469 mill. kr). Konsernet hadde per årsslutt 2023 en likviditetsreserve på 5,7 mrd. kr. Dette er fordelt med 1,4 mrd. kr i kontanter og kontantekvivalenter og 4,3 mrd. kr i ubenyttede trekkrettigheter.

Konsernets balanse har i løpet av 2023 økt med 1,9 mrd. kr til 47,8 mrd. kr per 31. desember 2023 (45,9 mrd. kr). Konsernets egenkapitalandel i forhold til totalkapitalen per årsslutt 2023 er på 28,2 prosent (29,1 prosent), mens konsernets vedtektsfestede egenkapitalandel (egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld, som spesifisert i vedtektenes paragraf 5) er på 39,2 prosent (39,2 prosent). I ekstraordinær generalforsamling 18. desember 2023 ble konsernet gitt en tidsbegrenset tillatelse til å fravike vedtektenes paragraf 5 fra krav til vedtektsfestet egenkapitalkrav på minimum 40 prosent ned til minimum 35 prosent. Generalforsamlingsvedtaket gjelder til og med 31. desember 2024.

Konsernet har per 31. desember 2023 en rentebærende gjeld på 24,6 mrd. kr (22,3 mrd. kr). Rentebærende gjeld er fordelt på 22,2 mrd. kr i langsiktig rentebærende gjeld og 2,4 mrd. kr i kortsiktig rentebærende gjeld. Året 2023 har vært preget av økende renter og svekkelse av norske kroner mot euro. Konsernets låneportefølje er 100 prosent valutasikret. Renteeffekt på sikringer med fast rente har bidratt positivt til konsernets egenkapital via utvidet resultat med 126 mill. kr i 2023 (minus 709 mill. kr).

Konsernet har en netto balanseført pensjonsforpliktelse på 5 208 mill. kr per 31. desember 2023 (5 314 mill. kr). Det har vært





mindre endringer i forutsetningene benyttet for beregning av pensjonsforpliktelsene per årsslutt 2023 sammenliknet med 2022. Imidlertid vil selv mindre endringer i forutsetningene benyttet kunne medføre betydelig effekt for balanseført pensjonsforpliktelse. I 2023 er det bokført et negativt estimatavvik på 417 mill. kr via utvidet resultat (positivt estimatavvik på 1 499 mill. kr i 2022). Det er særlig avviket mellom forutsatt og faktisk g-regulering og trygdeoppgjør for 2023 som bidrar til dette negative estimatavviket. Deler av konsernets pensjonsbeholdning er knyttet opp mot avkastningen i Statens Pensjonsfond Utland (SPU), noe som har bidratt til å redusere det negative estimatavviket i 2023. Konsernet har i løpet av 2023 hatt en betydelig økning i innbetalte premier på de ytelsesbaserte pensjonsordningene. Ytterligere detaljer rundt konsernets balanseførte pensjonsforpliktelser finnes i note 17.

Konsernet har betydelige investeringer i infrastruktur, bygninger og annen fast eiendom som kreves for å eie, drive og utvikle luftfartsanlegg og flysikringsvirksomhet. Det er identifisert indiksjoner på verdifall for lufthavnvirksomheten, den ene av konsernets to kontantgenererende enheter. Per årsslutt 2023 er det gjennomført nedskrivningstest og konkludert med at bruksverdi for lufthavnvirksomheten overstiger bokført verdi av eiendelene. Det er dermed ikke innregnet tap ved verdifall på eiendeler for denne kontantgenererende enheten. Ytterligere detaljer rundt gjennomført nedskrivningstest finnes i note 14.

## 7.2 AVINOR AS

(tall for 2022 i parentes)

Morselskapet Avinor AS hadde driftsinntekter på 10 291 mill. kr i 2023 (9 077 mill. kr) og et resultat etter skatt på 232 mill. kr (1 004 mill. kr).

Størstedelen av lufthavnvirksomheten for Avinor-konsernet drives i morselskapet Avinor AS, og det henvises dermed til kapittel om Avinor-konsern for omtale av utvikling i inntekter og kostnader.

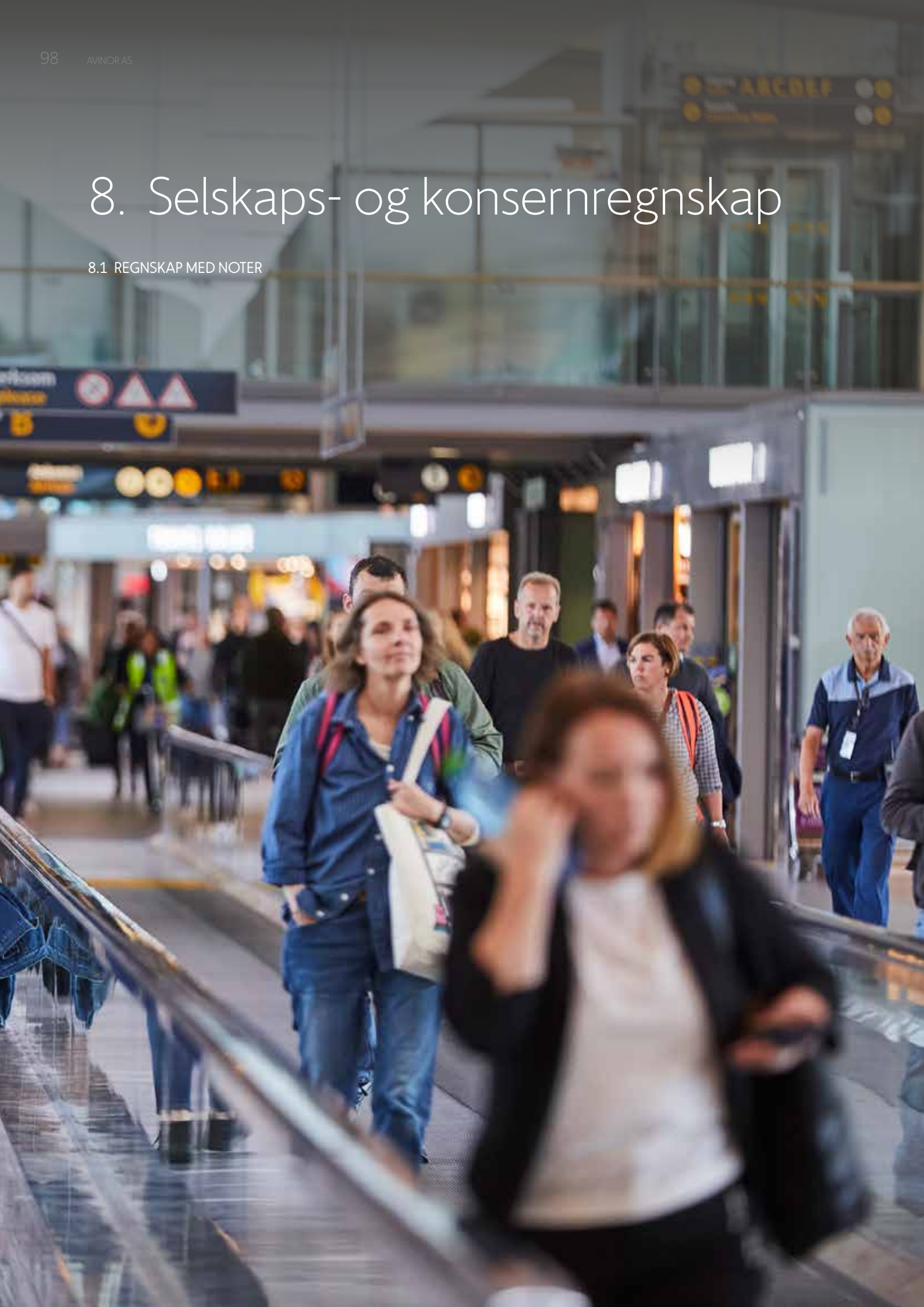
Netto finansresultat for Avinor AS endte på minus 831 mill. kr (pluss 358 mill. kr). I tillegg til effekter av realiserte og urealiserte kraftsikringer omtalt i kapittel om økonomiske resultater for konsernet, bidro reversering av investering i datterselskap vesentlig til positivt netto finansresultat foregående år for morselskapet.

Morselskapets balanse per 31. desember 2023 endte på 47,3 mrd. kr (45,5 mrd. kr). Egenkapital i forhold til totalkapital endte på 28,5 prosent (29,3 prosent).

Avinor AS hadde i 2023 en kontantstrøm før endring gjeld på minus 222 mill. kr (minus 523 mill. kr). Rentebærende gjeld per 31. desember 2023 var på 24,6 mrd. kr, hvorav 2,4 mrd. kr var kortsiktig (2022: 22,3 mrd. kr, hvorav 1,0 mrd. kr kortsiktig).

# 8. Selskaps- og konsernregnskap

## 8.1 REGNSKAP MED NOTER



# RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

AVINOR AS				AVINOR KONSERN	
2022	2023		NOTER	2023	2022
<b>Driftsinntekter:</b>					
3 748,7	4 074,4	Trafikkinntekter	4,5	5 400,8	4 947,8
5 328,4	6 216,3	Andre driftsinntekter	4,5	6 112,9	5 470,7
9 077,1	10 290,7	Sum driftsinntekter		11 513,7	10 418,5
<b>Driftskostnader:</b>					
159,7	154,2	Varekostnader	4	191,7	214,1
2 179,7	2 528,3	Lønn og andre personalkostnader	4,6	3 996,5	3 681,0
3 878,9	4 294,1	Andre driftskostnader	4,7	3 766,0	3 454,8
6 218,2	6 976,5	Sum driftskostnader		7 954,3	7 350,0
2 859,0	3 314,2	Driftsresultat før av- og nedskrivninger (EBITDA)		3 559,5	3 068,5
2 102,8	2 184,8	Av- og nedskrivninger	10,11,13	2 256,9	2 258,7
756,2	1 129,4	Driftsresultat		1 302,5	809,8
1 039,5	282,6	Finansinntekter	8	151,5	370,6
681,5	1 113,3	Finanskostnader	8,11,20	1 055,8	628,4
358,0	-830,7	Netto finansinntekt/-kostnad		-904,3	-257,9
1 114,2	298,7	Resultat før skattekostnad		398,2	551,9
110,6	67,2	Skattekostnad	9	94,1	125,0
1 003,6	231,5	Årsresultat		304,1	426,9
<b>Tilordnet:</b>					
1 003,6	231,5	Aksjonær		304,1	426,9

# UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

AVINOR AS			NOTER	AVINOR KONSERN	
2022	2023			2023	2022
1 003,6	231,5	Årsresultat		304,1	426,9
<b>Utvidet resultat:</b>					
Poster som ikke reklassifiseres til resultatet i senere perioder:					
880,1	-253,1	Aktuarielle gevinster (tap) på pensjonsforpliktelse	17	-417,4	1 498,6
-193,6	55,7	Skatteeffekt	9	91,2	-330,0
686,5	-197,4	Sum poster som ikke reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt		-326,2	1 168,6
Poster som kan reklassifiseres til resultatet i senere perioder:					
-908,8	161,0	Kontantstrømsikring	16	161,0	-908,8
200,0	-35,4	Skatteeffekt	9	-35,4	200,0
-708,9	125,6	Sum poster som kan reklassifiseres til resultatet i senere perioder, etter skatt		125,6	-708,9
-22,4	-71,8	Sum utvidet resultat etter skatt		-200,6	459,7
981,1	159,7	Årets totalresultat		103,5	886,7
<b>Tilordnet:</b>					
981,1	159,7	Aksjonær		103,5	886,7

## BALANSE

Beløp i MNOK

AVINOR AS			AVINOR KONSERN		
31.12.2022	31.12.2023		31.12. 2023	31.12.2022	
<b>EIENDELER</b>					
<b>Anleggsmidler</b>					
Immaterielle eiendeler:					
1 445,6	1 399,3	Utsatt skattefordel	9	1 904,3	1 942,6
517,8	596,3	Andre immaterielle eiendeler	10	607,7	531,7
704,8	1 113,6	Anlegg under utførelse, immaterielle	12	1 113,6	704,8
2 668,2	3 109,2	Sum immaterielle eiendeler		3 625,6	3 179,0
Varige driftsmidler:					
32 858,4	32 938,5	Varige driftsmidler	10	34 468,4	34 373,9
3 147,4	3 331,1	Anlegg under utførelse	12	3 580,2	3 392,9
494,6	319,0	Bruksretteeiendeler	13	327,6	504,6
36 500,4	36 588,6	Sum varige driftsmidler		38 376,2	38 271,4
Finansielle anleggsmidler:					
1 553,4	1 553,4	Investeringer i datterselskap	20	0,0	0,0
330,0	300,0	Lån til foretak i samme konsern	22	0,0	0,0
1 378,9	2 644,1	Derivater	16	2 624,8	1 378,9
86,4	38,9	Andre finansielle anleggsmidler	16	39,2	86,7
3 348,7	4 536,5	Sum finansielle anleggsmidler		2 664,0	1 465,6
42 517,4	44 234,3	Sum anleggsmidler		44 665,8	42 916,0
Omløpsmidler					
38,7	40,4	Varer		61,6	65,5
1 317,5	1 348,8	Fordringer	19	1 640,8	1 624,3
248,5	243,2	Fordringer på selskap i samme konsern	22	0,0	0,0
141,0	41,5	Derivater	16	23,1	141,0
1 188,6	1 423,3	Kontanter og kontantekvivalenter	16	1 423,3	1 188,6
2 934,4	3 097,0	Sum omløpsmidler		3 148,7	3 019,4
45 451,7	47 331,3	Sum eiendeler		47 814,5	45 935,4

## BALANSE

Beløp i MNOK

AVINOR AS			AVINOR KONSERN		
31.12.2022	31.12.2023		31.12.2023	31.12.2022	
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>					
<b>Egenkapital</b>					
5 400,1	5 400,1	Aksjekapital	21	5 400,1	5 400,1
9 751,8	9 980,9	Opptjent egenkapital		10 981,0	10 676,9
-1 841,6	-1 913,4	Andre egenkapitalkomponenter		-2 919,7	-2 719,1
13 310,3	13 467,6	Sum egenkapital		13 461,4	13 357,9
<b>Gjeld</b>					
Avsetning for forpliktelser:					
2 842,4	2 741,7	Pensjonsforpliktelser	17	5 207,7	5 313,9
910,9	824,2	Annen forpliktelse	18	852,3	1 010,6
3 753,3	3 565,9	Sum avsetning for forpliktelser		6 060,0	6 324,5
Langsiktig gjeld:					
305,5	0,0	Lån fra Staten	16	0,0	305,5
20 447,0	21 865,0	Annen langsiktig gjeld	16	21 865,0	20 447,0
1 591,0	734,5	Derivater	16	734,5	1 587,3
457,3	293,5	Leieforpliktelser	13,16	316,2	472,2
22 800,7	22 893,0	Sum langsiktig gjeld		22 915,7	22 811,9
Kortsiktig gjeld:					
0,0	1 499,9	Sertifikatgjeld	13	1 499,9	0,0
546,7	703,7	Leverandørgjeld		767,5	650,1
184,9	217,3	Skyldige offentlige avgifter		331,0	285,8
0,2	25,5	Derivater	16	25,5	2,0
971,5	832,6	Første års avdrag langsiktig gjeld	16	832,6	971,5
72,7	59,3	Leieforpliktelser	13,16	42,1	62,8
2 520,9	2 405,5	Gjeld til selskap i samme konsern	22	0,0	0,0
1 290,6	1 661,1	Annen kortsiktig gjeld	18,19	1 878,8	1 468,9
5 587,4	7 404,9	Sum kortsiktig gjeld		5 377,4	3 441,0
32 141,4	33 863,7	Sum gjeld		34 353,1	32 577,5
45 451,7	47 331,3	Sum egenkapital og gjeld		47 814,5	45 935,4

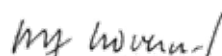
Oslo, 19. mars 2024



Anne Carine Tanum  
Styrets leder



Ola H. Strand  
Nestleder



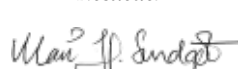
Rolf G. Roverud



Inger-Lise Strøm



Linda Bernander Silseth



Mari Halvorsen Sundgot



Heidi Anette Sørum



Sverre Ivar Elsbak



Abraham Foss  
Konsernsjef

# OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITALEN

Beløp i MNOK

AVINOR AS							
	NOTE	AKSJEKAPITAL	OPPTJENT EGENKAPITAL	AKTUARMESSIGE GEVINSTER (TAP)	SIKRINGS-RESERVER	ANDRE EGENKAPITAL-KOMPONENTER	SUM
Egenkapital 01.01.2022		5 400,1	9 545,7	-1 946,4	127,1	-1 819,1	13 126,7
Årsresultat			1 003,6				1 003,6
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	17			686,5		686,5	686,5
Kontantstrømsikring (etter skatt)	16				-708,9	-708,9	-708,9
Årets totalresultat			1 003,6	686,5	-708,9	-22,4	981,1
<i>Transaksjoner med aksjonær:</i>							
Kontinuitetsdifferanse virksomhetsoverdragelser	22		-797,5				-797,5
Sum transaksjoner med aksjonær			-797,5				-797,5
Egenkapital 31.12.2022		5 400,1	9 751,8	-1 259,9	-581,8	-1 841,6	13 310,3
Årsresultat			231,5				231,5
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	17			-197,4		-197,4	-197,4
Kontantstrømsikring (etter skatt)	16				125,6	125,6	125,6
Årets totalresultat			231,5	-197,4	125,6	-71,8	159,7
<i>Transaksjoner med aksjonær:</i>							
Kontinuitetsdifferanse virksomhetsoverdragelser	22		-2,4				-2,4
Sum transaksjoner med aksjonær			-2,4				-2,4
Egenkapital 31.12.2023		5 400,1	9 980,8	-1 457,3	-456,2	-1 913,4	13 467,6

AVINOR KONSERN							
	NOTE	AKSJEKAPITAL	OPPTJENT EGENKAPITAL	AKTUARMESSIGE GEVINSTER (TAP)	SIKRINGS-RESERVER	ANDRE EGENKAPITAL-KOMPONENTER	SUM
Egenkapital 01.01.2022		5 400,1	10 249,9	-3 305,7	127,1	-3 178,8	12 471,2
Årsresultat			426,9				426,9
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	17			1 168,6		1 168,6	1 168,6
Kontantstrømsikring (etter skatt)	16				-708,9	-708,9	-708,9
Årets totalresultat			426,9	1 168,6	-708,9	459,7	886,7
Egenkapital 31.12.2022		5 400,1	10 676,9	-2 137,1	-581,8	-2 719,1	13 357,9
Årsresultat			304,1				304,1
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	17			-326,2		-326,2	-326,2
Kontantstrømsikring (etter skatt)	16				125,6	125,6	125,6
Årets totalresultat			304,1	-326,2	125,6	-200,6	103,5
Egenkapital 31.12.2023		5 400,1	10 981,0	-2 463,3	-456,2	-2 919,7	13 461,4

## KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Beløp i MNOK

AVINOR AS			AVINOR KONSERN	
2022	2023		2023	2022
			FOTNOTER	NOTER
<b>Kontantstrømmer fra driften</b>				
1 114,2	298,7	Resultat før skatt		398,2 551,9
2 102,8	2 184,8	Ordinære avskrivninger		2 256,9 2 258,7
0,3	-0,5	Tap/gevinst anleggsmidler	1)	0,1 0,2
209,6	-114,4	Verdiendringer og andre urealiserte tap/gevinster		-114,4 182,3
-358,0	830,7	Netto finanskostnader		904,3 257,9
1,0	-2,3	Valutagevinster/-tap på driftsaktiviteter		9,4 20,4
-93,8	-63,8	Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld		-110,9 -82,9
-72,7	-356,1	Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger		-523,7 -82,6
-293,4	457,8	Endringer i andre tidsavgrensingsposter		467,0 -302,4
-57,2	-110,3	Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser		0,0 0,0
38,7	64,4	Mottatte renter		66,8 42,3
0,0	0,0	Betalte skatter		0,0 0,0
2 591,3	3 188,9	Netto kontantstrøm fra driften		3 353,8 2 845,8
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>				
-2 918,7	-4 227,2	Investering i varige driftsmidler		-4 327,4 -3 105,0
-0,9	0,0	Konserninterne investeringer		0,0 0,0
254,0	1 525,0	Investeringstilskudd	12	1 525,0 254,0
6,8	10,5	Salg av varige driftsmidler, herunder anlegg under utførelse	1)	10,5 7,4
35,0	30,0	Konserninterne utlån		0,0 0,0
71,7	130,4	Konsernbidrag		0,0 0,0
97,1	-8,4	Andre investeringer		-8,4 98,1
-2,2	-0,1	Virksomhetoverdragelser		0,0 0,0
-2 457,2	-2 539,9	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-2 800,4 -2 745,5
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>				
-927,1	-1 021,4	Nedbetaling av gjeld	16	-1 029,7 -939,0
-18,0	-21,9	Konsernintern nedbetaling av leieforpliktelser		0,0 0,0
0,0	1 499,9	Opptak kortsiktig gjeld (sertifikatlån)	16	1 499,9 0,0
-25,7	-82,2	Betalte konserninterne renter		0,0 0,0
-631,0	-788,9	Betalte renter		-788,9 -630,2
-1 601,8	-414,4	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		-318,7 -1 569,2
-1 467,7	234,7	Endring i kontanter og kontantekvivalenter		234,7 -1 468,9
2 656,2	1 188,6	Kontanter og kontantekvivalenter 1.1.		1 188,6 2 657,4
1 188,6	1 423,4	Kontanter og kontantekvivalenter 31.12.	13	1 423,3 1 188,6
1) I KONTANTSTRØMOPPSTILLINGEN BESTÅR INNTEKT FRA SALG AV VARIGE DRIFTSMIDLER AV:				
7,1	10,0	Balanseført verdi		10,6 7,6
-0,3	0,5	Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler		-0,1 -0,2
6,8	10,5	Vederlag ved avgang varige driftsmidler		10,5 7,4





## NOTER TIL REGNSKAPET

Note 1 - Generell informasjon .....	s. 104
Note 2 - Regnskapsprinsipper .....	s. 104
Note 3 - Viktige estimater og skjønn.....	s. 108
Note 4 - Segmentinformasjon.....	s. 109
Note 5 - Driftsinntekter og andre inntekter .....	s. 111
Note 6 - Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser .....	s. 112
Note 7 - Andre driftskostnader.....	s. 116
Note 8 - Finansposter.....	s. 117
Note 9 - Skatt.....	s. 118
Note 10 - Immaterielle eiendeler.....	s. 121
Note 11 - Varige driftsmidler.....	s. 122
Note 12 - Anlegg under utførelse.....	s. 125
Note 13 - Leieavtaler - bruksretteeiendeler og leieforpliktelser .....	s. 128
Note 14 - Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler .....	s. 132
Note 15 - Finansielle risikofaktorer.....	s. 135
Note 16 - Finansielle eiendeler og forpliktelser.....	s. 142
Note 17 - Pensjoner .....	s. 150
Note 18 - Annen avsetning for forpliktelser .....	s. 154
Note 19 - Fordringer og annen kortsiktig gjeld.....	s. 156
Note 20 - Datterselskap .....	s. 158
Note 21 - Aksjekapital, aksjonærinformasjon og utbytte.....	s. 159
Note 22 - Nærstående .....	s. 160
Note 23 - Forpliktelser .....	s. 161
Note 24 - Betingede utfall og usikre forpliktelser.....	s. 162
Note 25 - Hendelser etter balansedagen.....	s. 163

## NOTE 1 Generell informasjon

---

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

Avinorkonsernet har hovedkontor i Oslo, Drammensveien 144.

Selskaps- og konsernregnskapet til Avinor AS for regnskapsåret 2023 ble vedtatt av styret den 19. mars 2024.

## NOTE 2 Regnskapsprinsipper

---

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

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

Konsernregnskapet og selskapsregnskapet til Avinor er utarbeidet i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU.

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

Hele virksomheten til Avinor er definert som to kontantgenererende enheter, underveistjenester og lufthavnvirksomhet inkludert eiendom og hoteller.

For lufthavnvirksomheten bygger Avinors økonomimodell på forutsetningen om full samfinansiering mellom lønnsomme og ulønnsomme lufthavner og virksomheter («single till»). Dette innebærer at kommersielle aktiviteter inngår i lufthavnvirksomheten og skal utvikles for å bidra til finansiering av ulønnsomme aktiviteter (pålegg/samfunnsansvar) og til å holde avgiftsnivået nede. Inntektsstrømmene fra kommersielle aktiviteter er følgelig inkludert i grunnlaget for inntektsreguleringen til Avinor. Basert på dette er hele konsernets virksomhet, eksklusive underveistjenesten, vurdert som en regnskapsmessig kontantstrømgenererende enhet (lufthavnvirksomhet).

Selskapets og konsernets funksjonelle valuta og presentasjonsvaluta er norske kroner.

## NOTE 3 Viktige estimater og skjønn

---

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

Konsernets mest vesentlige regnskapsestimater/antakelser og forutsetninger er knyttet til følgende poster som også er nærmere beskrevet i relevante noter.

### BRUKSVERDI PÅ VARIGE DRIFTSMIDLER OG IMMATERIELLE EIENDELER

Risiko for varige endringer i reisevaner som følge av digitaliseringstrender og økt fokus på klima, miljø og bærekraft innebærer press på omstilling for luftfarten. Geopolitisk uro og økonomisk utvikling i verden bidrar til ytterligere usikkerhet i prognosene for fremtidig trafikk og inntekter. Disse risikoene er vurdert som nedskrivningsindikatorer for konsernets kontantgenererende enhet lufthavnvirksomhet.

Det er gjennomført nedskrivningstest av lufthavnvirksomheten per 31. desember 2023. Gjennomført nedskrivningstest konkluderer med at det er merverdier, og følgelig er det ikke foretatt nedskrivninger.

I note 14 er gjennomført nedskrivningstest, sentrale forutsetninger for nedskrivningstestn og sensitivitet for sentrale forutsetninger omtalt.

### AVSKRIVNINGER PÅ VARIGE DRIFTSMIDLER

Varige driftsmidler balanseføres til anskaffelseskost, for så å avskrives lineært basert på forventning om utnyttbar levetid. Utnyttbar levetid estimeres på bakgrunn av erfaring, historikk og skjønnsmessige vurderinger. Ulike komponenter av et driftsmiddel kan vurderes hver for seg, basert på vurdering av hvor vesentlige de ulike komponentene av et driftsmiddel er.

Om det oppstår endringer i forventninger til utnyttbar levetid, justeres avskrivningsprofilen for driftsmiddelet.

I note 11 er kategorier av varige driftsmidler med oversikt over intervaller av utnyttbar levetid spesifisert.

### NETTO PENSJONSFORPLIKTELSE

Avinor AS og konsernet har betydelige netto pensjonsforpliktelser knyttet til ytelsesbaserte pensjonsordninger. Mindre endringer i forutsetninger benyttet for å beregne pensjonsforpliktelser vil kunne medføre store endringer i balanseførte pensjonsforpliktelser og påvirke egenkapitalen både via resultat og utvidet resultat.

Avinor benytter eksterne aktuarer for å beregne de ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsene. Forutsetningene lagt til grunn for beregning av balanseførte pensjonsforpliktelser er ajourførte per 31. desember 2023.

I note 17 er benyttede forutsetninger for beregning av pensjonsforpliktelser, forpliktelsens oppbygging og sensitivitet for endringer i forutsetninger spesifisert.

### AVSETNING FOR MILJØFORPLIKTELSER

Avinor-konsernet har betydelige forpliktelser knyttet opprydding av PFAS-forurensning på brannøvingsfelt ved lufthavner. 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. Arbeid gjennomføres med kartlegging av forurensninger på lokasjonene, tiltaksplaner utarbeides og oppryddingsarbeid gjennomføres på flere lokasjoner.. Alle tiltaksplaner og oppryddinger gjennomføres av eksterne parter.

Regnskapsført avsetning er beheftet med usikkerhet med tanke på både typen opprydding som kan gjennomføres, omfanget av opprydding som må gjennomføres på den enkelte lokalitet og total kostnad for opprydding. Oppryddingsforpliktelsen oppdateres etter hvert som ny informasjon for opprydding på de enkelte lokasjoner blir klare.

I note 18 beskrives avsetningen nærmere, inkludert en oversikt over årets bevegelse for avsetningen.

## NOTE 4 Segmentinformasjon

Beløp i MNOK

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

Avinor-konsernets virksomhet omfatter i dag flysikringstjenester og 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 lufthavnsegment og et flysikringssegment. For å gi et bedre bilde av lufthavnsegmentet, har ledelsen valgt å følge opp lufthavnene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og resterende lufthavner for seg i tillegg til eiendom. Eiendom omfatter inntekter fra hoteller og kontorbygg.

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

Avinor-konsernet har tre kunder hvor omsetning overstiger 10 prosent av konsernets inntekter. Inntekter fra disse kundene utgjør henholdsvis 2,42 milliarder kroner, 1,48 milliarder kroner og 1,47 milliarder kroner, totalt 5,37 milliarder kroner for 2023 (2022: 2,16 milliarder kroner, 1,26 milliarder kroner og 1,22 milliarder kroner, totalt 4,64 milliarder kroner). Dette utgjorde for 2023 ca 47 prosent av driftsinntekter (2022: ca 45 prosent). Inntektene fra den største kunden relaterer seg til lufthavndrift (lufthavnene Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim). Inntektene fra den nest største og tredje største kunden relaterer seg til både lufthavndrift og flysikringstjeneste.

Aktiviteten i segmentet lufthavndrift ligger i all hovedsak i morselskapet Avinor AS. Eiendoms-aktiviteten er organisert i et eget underkonsern. I tillegg ligger all aktivitet i kategorien fells/ufordelt i Avinor AS.

### AVINOR KONSERN 31.12.2023

Segmentinformasjon som er formidlet til konsernledelsen for de rapporteringspliktige segmentene for regnskapsåret 2023 er som følger:

AVINOR KONSERN 31.12.2023:

	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	4 088,4	1 312,4	0,0		5 400,8
Andre driftsinntekter <sup>1)</sup>	5 674,3	187,9	250,8		6 112,9
Konserninterne inntekter	133,2	713,4	1 258,3	-2 104,9	0,0
Sum driftsinntekter	9 895,8	2 213,7	1 509,1	-2 104,9	11 513,7
Lønn og andre personalkostnader	1 579,2	1 439,6	977,7		3 996,5
Andre driftskostnader	2 788,8	228,4	940,5		3 957,7
Konserninterne kostnader	1 548,3	483,6	73,0	-2 104,9	0,0
Sum driftskostnader	5 916,3	2 151,7	1 991,2	-2 104,9	7 954,3
EBITDA	3 979,5	62,0	-482,1		3 559,4
Av- og nedskrivninger	2 011,4	43,1	202,5		2 256,9
Driftsresultat	1 968,2	19,0	-684,7		1 302,5
Varige driftsmidler*	33 611,3	412,4	1 052,4		35 076,1

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

*Spesifikasjon av segment lufthavndrift*

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	1 987,9	564,9	404,5	332,2	798,9	0,0	4 088,4
Andre driftsinntekter <sup>1)</sup>	3 366,7	578,8	631,7	339,3	599,8	158,0	5 674,3
Konserninterne inntekter	4,4	0,6	8,3	3,5	92,5	24,0	133,2
Sum driftsinntekter	5 359,0	1 144,3	1 044,4	675,0	1 491,2	182,0	9 895,8
Lønn og andre personalkostnader	534,8	118,4	98,1	95,2	732,7	0,0	1 579,2
Andre driftskostnader	1 196,7	266,8	189,3	160,9	962,0	13,0	2 788,8
Konserninterne kostnader	395,2	134,1	110,1	85,0	823,3	0,7	1 548,3
Sum driftskostnader	2 126,7	519,3	397,5	341,1	2 517,9	13,7	5 916,3
EBITDA	3 232,3	625,0	646,9	333,9	-1 026,7	168,3	3 979,5
Av- og nedskrivninger	942,8	270,6	130,7	116,0	508,1	43,1	2 011,4
Driftsresultat	2 289,4	354,4	516,2	217,9	-1 534,9	125,1	1 968,2
Varige driftsmidler*	17 264,6	4 882,6	1 959,6	1 531,6	7 048,7	924,2	33 611,3

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

<sup>1)</sup> Andre driftsinntekter for Stavanger lufthavn, som inngår i segmentet lufthavndrift, inkluderer for 2023 inntektsført forsikringsoppgjør på 188,5 millioner kroner. Dette er forsikringsoppgjør knyttet til bygging av nytt parkeringshus for å erstatte parkeringshus som ble totalskadet i brann januar 2020. Det nye parkeringshuset ble åpnet 15. juni 2023.

**AVINOR KONSERN 31.12.2022**

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

AVINOR KONSERN 31.12.2022:

	LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	3 762,8	1 185,0	0,0		4 947,8
Andre driftsinntekter	5 128,2	181,4	161,0		5 470,7
Konserninterne inntekter	115,8	755,3	887,1	-1 758,2	0,0
Sum driftsinntekter	9 006,8	2 121,7	1 048,1	-1 758,2	10 418,5
Lønn og andre personalkostnader	1 465,8	1 474,9	740,4		3 681,0
Andre driftskostnader	2 840,3	259,3	569,4		3 668,9
Konserninterne kostnader	1 469,8	192,8	95,7	-1 758,2	0,0
Sum driftskostnader	5 775,8	1 927,0	1 405,4	-1 758,2	7 349,9
EBITDA	3 231,0	194,7	-357,2		3 068,6
Av- og nedskrivninger	2 000,1	127,7	130,9		2 258,7
Driftsresultat	1 230,9	67,0	-488,2		809,9
Varige driftsmidler*	33 520,9	355,7	1 029,0		34 905,6

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

*Spesifikasjon av segment lufthavndrift*

	OSLO LUFTHAVN	BERGEN LUFTHAVN	STAVANGER LUFTHAVN	TRONDHEIM LUFTHAVN	REGIONALE LUFTHAVNER	EIENDOM	SUM LUFTHAVNDRIFT
Trafikkinntekter	1 785,8	531,8	378,2	315,2	751,8	0,0	3 762,8
Andre driftsinntekter	2 992,0	503,4	409,5	295,8	796,0	131,5	5 128,2
Konserninterne inntekter	5,0	0,5	8,2	3,5	76,1	22,6	115,8
Sum driftsinntekter	4 782,8	1 035,7	795,9	614,4	1 623,9	154,1	9 006,8
Lønn og andre personalkostnader	470,5	109,3	93,5	90,6	701,9	0,0	1 465,8
Andre driftskostnader	1 190,3	268,3	139,0	148,8	1 085,8	8,2	2 840,3
Konserninterne kostnader	373,5	136,8	115,4	89,7	752,9	1,5	1 469,8
Sum driftskostnader	2 034,3	514,3	347,9	329,0	2 540,6	9,7	5 775,8
EBITDA	2 748,5	521,3	448,0	285,4	-916,7	144,4	3 231,0
Av- og nedskrivninger	961,5	286,0	134,1	116,4	461,0	41,1	2 000,1
Driftsresultat	1 787,1	235,4	313,9	169,0	-1 377,7	103,3	1 230,9
Varige driftsmidler*	17 487,2	5 036,5	1 638,8	1 601,0	6 790,5	966,9	33 520,9

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

## NOTE 5 Driftsinntekter og andre inntekter

Beløp i MNOK

### INNTEKTER FRA KONTRAKTER MED KUNDER (IFRS 15)

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

### LEIEINNTEKTER (IFRS 16)

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

### OFFENTLIGE TILSKUDD (IAS 20)

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

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

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

## TRAFIKKINNTEKTER

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

Trafikkinntekter omfatter lufthavnavgifter og flysikringsavgifter. Lufthavnavgifter består av startavgift for nødvendige tjenester/infrastruktur for å kunne gjennomføre en flyvning fra en av Avinors lufthavner, passasjeravgift for nødvendig infrastruktur samt tjenesteytelse til passasjerer ved ankomst, avgang, transitt eller korresponderende flygning på Avinors lufthavner og sikkerhetsavgift for nødvendige tjenester/infrastruktur for å kunne gjennomføre sikkerhetskontroll på Avinors lufthavner i tråd med gjeldende forskrifter. Startavgiften beregnes på grunnlag av flyets vekt, passasjeravgiften beregnes på grunnlag av avreiste passasjerer og sikkerhetsavgiften beregnes på grunnlag av antall passasjerer fratrukket antall transferpassasjerer på den aktuelle flygning. Flysikringsavgiftene består av underveisavgift for nødvendige tjenester som ytes i luftrommet/underveisfasen (mellom start- og landingssted) i luftrommet som Avinor er ansvarlig for, og terminalavgift for nødvendige tjenester/infrastruktur knyttet til overvåkning og kontroll ved takeoff, landing og flybevegelser til/fra gate. Underveisavgiften beregnes med utgangspunkt i flyets vekt kombinert med fløyet distanse, mens terminalavgiften beregnes med utgangspunkt i flyets vekt.

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

Trafikkinntektene, med unntak av underveisavgiften, inngår i segmentet lufthavndrift. Underveisavgiften tilordnes i sin helhet segmentet flysikring.

## 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 dutyfree, kiosk, parkering, butikker, servering, service, reklame, flydrivstoff, handlingstjenester, hoteller og infrastruktur med mer.

Salg av varer og tjenester

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

Leieinntekter

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

Leiekontrakter relatert til dutyfree, parkering, servering og annet varesalg er omsetningsbaserte avtaler der omsetningsbasert vederlag utgjør den vesentligste del av inntekten mens fastvederlaget utgjør en mindre del. Avtalene har etablerte terskler for betaling av minimumsvederlag. Rene husleieavtaler for ulike leietakere på lufthavnen er basert på fast vederlag. Disse avtalene utgjør en mindre andel av Avinor sine leieinntekter.

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



## FORDELING INNETEKTER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
<b>Trafikkinntekter</b>				
Startavgift	1 102,5	1 018,9	1 106,8	1 023,0
Passasjeravgift	1 213,3	1 062,5	1 217,8	1 066,9
Underveisavgift	0,0	0,0	1 312,4	1 185,0
Sikkerhetsavgift	1 267,7	1 163,5	1 273,0	1 169,0
Terminalavgift	490,9	503,8	490,9	503,8
<b>Sum trafikkinntekter</b>	<b>4 074,4</b>	<b>3 748,7</b>	<b>5 400,8</b>	<b>4 947,8</b>
<b>Andre driftsinntekter</b>				
Salg av varer og tjenester:				
Duty free	0,0	68,3	0,0	68,3
Parkering	0,1	0,1	0,1	0,2
Annet	1 384,2	1 051,0	1 133,9	998,6
<b>Sum salg av varer og tjenester</b>	<b>1 384,3</b>	<b>1 119,4</b>	<b>1 134,1</b>	<b>1 067,1</b>
<b>Leieinntekter:</b>				
Duty free	2 342,8	2 068,8	2 342,8	2 068,8
Parkering	1 029,4	854,4	1 029,4	854,4
Annet	1 459,8	1 285,8	1 606,6	1 480,4
<b>Sum leieinntekter</b>	<b>4 832,0</b>	<b>4 209,0</b>	<b>4 978,8</b>	<b>4 403,6</b>
<b>Sum andre driftsinntekter</b>	<b>6 216,3</b>	<b>5 328,4</b>	<b>6 112,9</b>	<b>5 470,7</b>
Sum inntekter fra kontrakter med kunder	5 458,7	4 868,2	6 534,9	6 014,9
Sum leieinntekter	4 832,0	4 209,0	4 978,8	4 403,6
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>10 290,7</b>	<b>9 077,1</b>	<b>11 513,7</b>	<b>10 418,5</b>

Posten annet som inngår i Andre driftsinntekter for både Avinor AS og Avinor konsern inkluderer for 2023 inntektsført forsikringsoppgjør på 188,5 millioner kroner. Dette er forsikringsoppgjør knyttet til bygging av nytt parkeringshus ved Stavanger lufthavn for å erstatte parkeringshus som ble totalskadet i brann januar 2020. Det nye parkeringshuset ble åpnet 15. juni 2023.

## NOTE 6 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
<b>Lønnskostnader</b>				
Lønninger	1 801,5	1 539,0	2 853,2	2 618,2
Arbeidsgiveravgift	304,0	242,1	470,7	401,7
Pensjonskostnader	329,2	324,6	551,0	554,0
Andre ytelser	93,6	73,9	121,7	107,2
<b>Sum lønnskostnader</b>	<b>2 528,3</b>	<b>2 179,6</b>	<b>3 996,5</b>	<b>3 681,0</b>
<b>Sum lønnskostnader er redusert med:</b>				
Balanseførte lønnskostnader	176,6	124,6	180,1	185,6
<b>Gjennomsnittlig antall årsverk</b>	<b>2 106</b>	<b>1 861</b>	<b>2 917</b>	<b>2 642</b>

## YTELSER TIL LEDENDE PERSONER

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

Det foreligger ingen forpliktelser til å gi medlemmer av konsernledelsen eller styret særskilt vederlag ved opphør eller endring av ansettelsesforholdet eller vervet. Det foreligger heller ingen avtaler om bonus, overskuddsdeling eller aksjebasert avlønning.

Det er ikke gitt lån eller stilt sikkerhet for medlemmer av konsernledelsen, styret eller andre valgte selskapsorganer. Konsernledelsen har ikke mottatt godtgjørelse eller økonomiske fordeler fra andre foretak i samme konsern, ut over det som er vist nedenfor. Det er ikke gitt tilleggsgodtgjørelse for spesielle tjenester utenfor de normale funksjoner for en leder.

### YTELSER TIL LEDENDE PERSONER OG STYRET 2023

	STYRE- HONORAR	LØNN	NATURAL- YTELSER	PENSJONS- KOSTNAD	SAMLET GODTGJØRELSE
<b>Ledende ansatte</b>					
Abraham Foss, konsernsjef	0	3 644 591	14 278	350 262	4 009 131
Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og konsernstøtte	0	2 115 841	17 364	551 883	2 685 089
Thorgeir Landevaag, konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling	0	2 429 682	13 428	237 041	2 680 151
Petter Johannessen, konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO	0	2 229 480	17 446	819 529	3 066 455
Joachim Lupnaav Johnsen, konserndirektør kommersiell styring og utvikling	0	2 171 443	13 428	277 427	2 462 298
Anders Kirsebom, konserndirektør regionale lufthavner	0	2 613 941	19 128	629 202	3 262 271
Lars Vågsdal, konserndirektør teknologi	0	2 900 092	13 428	310 431	3 223 952
Stine Ramstad Westby, konserndirektør store lufthavner	0	2 668 485	13 428	391 514	3 073 426
John-Ragnar Aarset, konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt	0	2 209 345	13 428	277 427	2 500 200
Jan Gunnar Pedersen, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	0	2 454 959	11 580	330 540	2 797 080
<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>25 437 859</b>	<b>146 936</b>	<b>4 175 256</b>	<b>29 760 051</b>
<b>Styret</b>					
Anne Carine Tanum, styrets leder	534 500	0	0	0	534 500
Ola H. Strand, styrets nestleder	302 500	0	0	0	302 500
Rolf Gunnar Roverud, styremedlem	291 000	0	0	0	291 000
Linda Bernander Silseth, styremedlem	270 500	0	0	0	270 500
Inger Lise Strøm, styremedlem	323 500	0	0	0	323 500
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	291 000	928 775	13 428	228 954	1 462 157
Mari Halvorsen Sundgot, ansattvalgt styremedlem (fra august 2023)	126 000	928 903	8 652	86 092	1 149 647
Sverre Ivar Elsbak, ansattvalgt styremedlem (fra august 2023)	138 000	1 728 353	7 188	291 082	2 164 623
Mike Antonsen, ansattvalgt varamedlem	65 000	804 956	9 036	172 493	1 051 485
Bjørn Tore Mikkelsen, ansattvalgt styremedlem (til august 2023)	132 500	1 139 547	12 309	204 897	1 489 253
Olav Aadal, ansattvalgt styremedlem (til august 2023)	121 000	1 371 619	6 087	252 162	1 750 868
<b>Sum</b>	<b>2 595 500</b>	<b>6 902 153</b>	<b>56 700</b>	<b>1 235 680</b>	<b>10 790 032</b>
<b>Totalt honorar til ledende ansatte og styret, Avinor AS</b>	<b>2 595 500</b>	<b>29 885 053</b>	<b>192 056</b>	<b>5 080 396</b>	<b>37 753 004</b>
<b>Totalt honorar til ledende ansatte og styret, Avinor konsern</b>	<b>2 595 500</b>	<b>32 340 012</b>	<b>203 636</b>	<b>5 410 936</b>	<b>40 550 084</b>

## YTELSER TIL LEDENDE PERSONER OG STYRET 2022

	STYRE- HONORAR	LØNN	NATURAL- YTELSER	PENSJONS- KOSTNAD	SAMLET GODTGJØRELSE
<b>Ledende ansatte</b>					
Abraham Foss, konsernsjef	0	3 457 999	8 252	299 542	3 765 793
Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og konsernstøtte	0	2 016 851	12 188	525 706	2 554 745
Thorgeir Landevaag, konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling	0	2 406 314	8 252	203 981	2 618 547
Petter Johannessen, konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO	0	2 124 170	11 420	739 565	2 875 155
Joachim Lupnaav Johnsen, konserndirektør kommersiell styring og utvikling	0	2 079 064	8 252	242 284	2 329 600
Anders Kirsebom, konserndirektør regionale lufthavner	0	2 536 862	13 952	518 816	3 069 629
Lars Vågsdal, konserndirektør teknologi (fra 01.04.2022)	0	2 049 059	6 189	206 040	2 261 288
Stine Ramstad Westby, konserndirektør store lufthavner	0	2 538 206	8 252	388 034	2 934 492
John-Ragnar Aarset, konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt (fra 15.02.2022)	0	1 685 400	7 564	213 955	1 906 919
Jan Gunnar Pedersen, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	0	2 310 329	7 412	263 865	2 581 606
<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>23 204 253</b>	<b>91 732</b>	<b>3 601 789</b>	<b>26 897 775</b>
<b>Styret</b>					
Anne Carine Tanum, styrets leder	514 500	0	0	0	514 500
Ola H. Strand, styrets nestleder	291 000	0	0	0	291 000
Rolf Gunnar Roverud, styremedlem	280 500	0	0	0	280 500
Linda Bernander Silseth, styremedlem	260 500	0	0	0	260 500
Inger Lise Strøm, styremedlem (fra 16.06.2022)	158 500	0	0	0	158 500
Eli Skrøvset, styremedlem (til 15.06.2022)	153 000	0	0	0	153 000
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	280 500	886 458	8 252	200 819	1 376 029
Olav Aadal, ansattvalgt styremedlem	238 000	1 710 016	7 412	239 276	2 194 704
Bjørn Tore Mikkelsen, ansattvalgt styremedlem	260 500	1 106 105	8 252	446 161	1 821 018
<b>Sum</b>	<b>2 437 000</b>	<b>3 702 580</b>	<b>23 916</b>	<b>886 256</b>	<b>7 049 751</b>
<b>Totalt honorar til ledende ansatte og styret, Avinor AS</b>	<b>2 437 000</b>	<b>24 596 503</b>	<b>108 236</b>	<b>4 224 180</b>	<b>31 365 920</b>
<b>Totalt honorar til ledende ansatte og styret, Avinor konsern</b>	<b>2 437 000</b>	<b>26 906 832</b>	<b>115 648</b>	<b>4 488 045</b>	<b>33 947 526</b>

**NOTE 7** Andre driftskostnader

Beløp i MNOK

SPESIFIKASJON ANDRE DRIFTSKOSTNADER	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
<b>Andre driftskostnader</b>				
Drift/vedlikehold bygninger	929,0	1 006,1	969,9	1 059,0
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	577,0	425,3	583,0	479,2
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold	727,8	646,8	733,1	651,3
Meteorologiske tjenester	2,1	2,7	55,6	53,3
Konsulentbistand	345,6	207,1	354,4	214,6
Øvrige eksterne tjenester	504,9	403,4	515,5	429,0
Tap på fordringer	7,0	6,2	20,0	5,1
Øvrige driftskostnader	415,3	342,0	534,6	563,4
Konserninterne driftskostnader	785,3	839,1	0,0	0,0
<b>Sum</b>	<b>4 294,1</b>	<b>3 878,9</b>	<b>3 766,0</b>	<b>3 454,8</b>

## HONORAR TIL REVISOR

Honorar til revisor Ernst &amp; Young AS (alle beløp er eksklusive merverdiavgift):

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
Lovpålagt revisjon	3,4	1,8	4,3	2,6
Andre attestasjonstjenester	0,4	0,5	0,5	0,6
Skatterådgivning	0,0	0,0	0,0	0,0
Annen bistand	0,0	0,5	0,0	0,5
<b>Sum</b>	<b>3,8</b>	<b>2,9</b>	<b>4,8</b>	<b>3,7</b>

**NOTE 8** Finansposter

Beløp i MNOK

SPESIFIKASJON AV FINANSINNTEKTER OG -KOSTNADER	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
<b>Finansinntekter</b>				
Renteinntekter eksternt	63,2	38,0	64,8	41,8
Renteinntekter på konserninterne fordringer	8,3	10,2	0,0	0,0
Konsernbidrag	130,4	71,7	0,0	0,0
Valutagevinster	79,5	11,1	85,2	39,8
Verdiendring kraftderivater	0,0	287,9	0,0	287,9
Reversert nedskrivning aksjer i datterselskap (note 20)	0,0	620,0	0,0	0,0
Andre finansinntekter	1,2	0,7	1,5	1,1
<b>Sum finansinntekter</b>	<b>282,6</b>	<b>1 039,5</b>	<b>151,5</b>	<b>370,6</b>
<b>Finanskostnader</b>				
Rentekostnader	812,7	674,7	814,2	665,5
Rentekostnad på konsernintern gjeld	90,7	33,4	0,0	0,0
Rentekostnad leieforpliktelser	9,2	15,5	9,2	16,2
Andre lånekostnader	7,3	4,7	7,3	4,7
Aktiverte lånekostnader (note 11)	-96,4	-55,6	-96,4	-87,8
Valutatap	7,5	7,3	39,1	27,9
Andre finanskostnader	1,8	1,6	1,8	1,9
Verdiendring kraftderivater	280,6	0,0	280,6	0,0
Netto verdiendring lån hensyntatt derivater	-830,0	490,7	-830,0	490,7
Tap ved virkelig verdi på finansielle kontrakter (note 16)				
- rentebytteavtale: kontantstrømsikring, overført fra egenkapital		0,0		0,0
- rentebytteavtale: sikring av virkelig verdi	830,0	-490,7	830,0	-490,7
<b>Sum finanskostnader</b>	<b>1 113,3</b>	<b>681,5</b>	<b>1 055,8</b>	<b>628,5</b>
<b>Netto finansinntekt/-kostnad</b>	<b>-830,7</b>	<b>358,0</b>	<b>-904,3</b>	<b>-257,9</b>

**INNTEKT FRA KONSERNBIDRAG**

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

**VERDIENDRINGER KRAFT**

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

Se note 16 ellers omtale av prinsipper som gjelder finansposter.

**NOTE 9** Skatt

Beløp i MNOK

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

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

**NETTO UTSATT SKATTEFORDEL**

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. Utsatt skattefordel er i stor grad knyttet til midlertidige forskjeller for pensjoner, regnskapsmessige avsetninger og anleggsmidler. Dette er forskjeller som vil utlignes gjennom selskapets og konsernets ordinære drift. Det er konkludert med at utsatt skattefordel representerer en verdi for Avinor AS og Avinor konsern og dermed kan balanseføres.

**Underskudd til fremføring**

Svalbard lufthavn AS har et ikke oppført fremførbart underskudd på 135,4 millioner kroner. Skattemessig underskudd knyttet til Svalbard Lufthavn AS inngår ikke i grunnlag for balanseført utsatt skattefordel for konsernet, ettersom det hefter usikkerhet knyttet til utnyttelsen av underskuddet.

**ÅRETS SKATTEKOSTNAD**

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
<b>Årets skattekostnad</b>				
Betalbar skatt	0,0	0,0	0,0	0,0
for mye/lite betalt skatt tidligere år	0,0	0,0	0,0	0,1
Skatteeffekt konsernbidrag	0,0	-12,9	0,0	0,0
Endring i utsatt skatt	67,2	123,5	94,1	124,9
<b>Sum skattekostnad</b>	<b>67,2</b>	<b>110,6</b>	<b>94,1</b>	<b>125,0</b>
<b>Avstemming av effektiv skattesats</b>				
Resultat før skatt	298,7	1114,2	398,2	551,9
22 % skatt av resultat før skatt	65,7	245,1	87,6	121,4
Effekt av for mye/lite skatt tidligere år	0,0	0,0	0,0	0,0
Permanente forskjeller	1,5	-134,5	6,5	3,6
<b>Skattekostnad</b>	<b>67,2</b>	<b>110,6</b>	<b>94,1</b>	<b>125,0</b>
Effektiv skattesats	22,5 %	9,9 %	23,6 %	22,6 %

## AVINOR AS: SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

	01.01.2023	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	FUSJON OG VIRKSOMHETS- OVERDRAGELSER	31.12.2023
Fordringer	-2,1	2,8			0,7
Anleggsmidler	354,7	-13,9	0,0	0,7	341,5
Bruksretteiendeler	-108,8	38,7	0,0	0,0	-70,2
Leieforpliktelse	116,6	-39,0	0,0	0,0	77,6
Langsiktig lån	118,3	424,0	0,0	0,0	542,3
Avsetninger	206,3	-19,4	0,0	0,0	187,0
Pensjoner	625,3	-75,8	55,7	0,0	605,2
Konsernbidrag	28,7	-0,1	0,0	0,0	28,6
Gevinst- og tapskonto	4,8	0,9	0,0	0,0	5,8
Finansielle instrumenter	15,7	-403,9	-35,4	0,0	-423,6
Underskudd til fremføring	86,0	18,4	0,0	0,0	104,4
Netto utsatt skattefordel/utsatt skatt	1 445,6	-67,2	20,3	0,7	1 399,3

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

	31.12.2023	31.12.2022
<b>Utsatt skattefordel</b>		
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	1 676,8	1 321,5
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	216,3	235,0
Sum utsatt skattefordel	1 893,1	1 556,5
<b>Utsatt skatteforpliktelse</b>		
Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	-493,8	-108,8
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	0,0	-2,1
Sum utsatt skatteforpliktelse	-493,8	-110,9
<b>Netto utsatt skattefordel/utsatt skatt</b>	<b>1 399,3</b>	<b>1 445,6</b>

## AVINOR KONSERN: SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

	01.01.2023	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2023
Fordringer	9,2	5,6	0,0	14,8
Anleggsmidler	314,6	-18,0	0,0	296,6
Bruksretteiendeler	-106,4	38,7	0,0	-67,8
Leieforpliktelse	113,0	-38,7	0,0	74,3
Langsiktig lån	118,3	424,0	0,0	542,3
Avsetninger	223,8	-30,4	0,0	193,3
Pensjoner	1 167,9	-112,7	91,2	1 146,4
Gevinst- og tapskonto	2,5	2,1	0,0	4,6
Finansielle instrumenter	15,3	-395,2	-35,4	-415,3
Underskudd til fremføring	84,2	30,7	0,0	115,0
Netto utsatt skattefordel/(utsatt skatt)	1 942,6	-94,1	55,8	1 904,3

	01.01.2022	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2022
Fordringer	6,1	3,1	0,0	9,2
Anleggsmidler	388,3	-73,6	0,0	314,6
Bruksretteiendeler	-119,6	13,2	0,0	-106,4
Leieforpliktelse	124,3	-11,3	0,0	113,0
Langsiktig lån	81,7	36,6	0,0	118,3
Avsetninger	232,1	-8,9	0,0	223,8
Pensjoner	1 515,3	-17,3	-330,0	1 167,9
Gevinst- og tapskonto	12,5	-10,0	0,0	2,5
Finansielle instrumenter	-126,2	-58,4	200,0	15,3
Underskudd til fremføring	82,6	1,6	0,0	84,2
Netto utsatt skattefordel/(utsatt skatt)	2 197,0	-125,0	-130,1	1 942,6

	31.12.2023	31.12.2022
<b>Utsatt skattefordel</b>		
Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	2 179,1	1 815,9
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	208,2	233,0
Sum utsatt skattefordel	2 387,3	2 049,0
<b>Utsatt skatteforpliktelse</b>		
Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	-483,0	-106,4
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	0,0	0,0
Sum utsatt skatteforpliktelse	-483,0	-106,4
<b>Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt</b>	<b>1 904,3</b>	<b>1 942,6</b>



**NOTE 10** Immaterielle eiendeler

Beløp i MNOK

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

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

Økonomisk levetid er enten bestemt eller ubestemt. Immaterielle eiendeler med bestemt levetid avskrives over økonomisk levetid og testes for nedskrivning ved indikasjoner på dette. Avskrivningsmetode og periode vurderes minst årlig. Endringer i avskrivningsmetode og/eller periode behandles som estimatendring.

**PROGRAMVARE**

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

**SPESIFIKASJON AV IMMATERIELLE EIENDELER**

Immaterielle eiendeler består av flygeledersystemer.

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
<b>Per 1. januar 2022</b>		
Anskaffelseskost	488,8	790,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-114,5	-337,0
Balanseført verdi 01.01.	374,3	453,8
<b>Regnskapsåret 2022</b>		
Balanseført verdi 01.01.	374,3	453,8
Tilførte kostpriser ved omorganisering	234,4	0,0
Tilgang	135,9	138,3
Avgang	0,0	0,0
Tilførte avskrivninger ved omorganisering	-178,6	0,0
Årets avskrivninger	-48,3	-60,5
Balanseført verdi 31.12.	517,8	531,6
<b>Per 31. desember 2022</b>		
Anskaffelseskost	859,1	929,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-341,3	-397,5
Balanseført verdi 31.12.	517,8	531,6
<b>Regnskapsåret 2023</b>		
Balanseført verdi 01.01.	517,8	531,6
Tilførte kostpriser ved omorganisering	0,0	0,0
Tilgang	146,6	146,6
Avgang	-0,4	-0,4
Tilførte avskrivninger ved omorganisering	0,0	0,0
Årets avskrivninger	-67,7	-70,2
Balanseført verdi 31.12.	596,3	607,7
<b>Per 31. desember 2023</b>		
Anskaffelseskost	1 005,4	1 075,3
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-409,1	-467,6
Balanseført verdi 31.12.	596,3	607,7
Økonomisk levetid	10 år	10 år
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær

## NOTE 11 Varige driftsmidler

Beløp i MNOK

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### OFFENTLIGE TILSKUDD

Offentlige tilskudd regnskapsføres til virkelig verdi når det foreligger rimelig sikkerhet for at selskapet både vil oppfylle vilkårene knyttet til tilskuddene samt motta tilskuddene. Investeringsstilskudd balanseføres og innregnes på en systematisk måte over eiendelens brukstid. Investeringsstilskudd innregnes ved at tilskuddet trekkes fra ved fastsettelse av eiendelens balanseførte verdi.

### BYGGELÅNSRENTER

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

Balanseførte byggelånsrenter for Avinor AS og konsernet utgjorde i 2023 MNOK 96,4 millioner kroner (2022: 55,6 millioner kroner for Avinor AS og 87,8 millioner kroner for konsernet).

Gjennomsnittlig rentesats for Avinor AS og konsernet er beregnet til 3,86 prosent i 2023 og 3,12 prosent i 2022.

### SIKKERHETSSTILLELSE

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

## VARIGE DRIFTSMIDLER, 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 2022</b>							
Anskaffelseskost	1 143,9	24 673,0	15 151,6	1 776,9	7 478,3	3 511,9	53 735,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,8	-9 321,5	-5 851,6	-774,5	-5 364,7	-1 694,1	-23 008,1
Balanseført verdi 01.01.	1 142,1	15 351,5	9 300,0	1 002,4	2 113,6	1 817,8	30 727,4
<b>Regnskapsåret 2022</b>							
Balanseført verdi 01.01.	1 142,1	15 351,5	9 300,0	1 002,4	2 113,6	1 817,8	30 727,4
Tilførte verdier ved omorganisering	0,0	161,1	0,0	45,9	1 331,1	0,0	1 538,1
Tilgang	9,2	2 327,7	501,4	105,5	394,9	96,5	3 435,2
Avgang	0,0	-1,9	0,0	-0,9	-4,3	0,0	-7,1
Tilførte avskrivninger ved omorganisering	0,0	-3,5	0,0	-34,6	-805,4	0,0	-843,5
Årets avskrivninger	0,0	-846,6	-479,2	-102,6	-449,1	-114,1	-1 991,7
Balanseført verdi 31.12.	1 151,3	16 988,2	9 322,2	1 015,6	2 580,8	1 800,2	32 858,4
<b>Per 31. desember 2022</b>							
Anskaffelseskost	1 153,1	27 092,2	15 643,1	1 903,8	9 069,4	3 607,6	58 469,3
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,8	-10 104,0	-6 320,9	-888,2	-6 488,6	-1 807,4	-25 610,9
Balanseført verdi 31.12.	1 151,3	16 988,2	9 322,2	1 015,6	2 580,8	1 800,2	32 858,4
<b>Regnskapsåret 2023</b>							
Balanseført verdi 01.01.	1 151,3	16 988,2	9 322,2	1 015,6	2 580,8	1 800,2	32 858,4
Tilførte verdier ved omorganisering							0,0
Tilgang	3,4	1 174,9	231,8	153,7	525,0	51,8	2 140,5
Avgang	0,0	-2,2	-0,3	-2,4	-9,2	-0,5	-14,5
Tilførte avskrivninger ved omorganisering							0,0
Årets avskrivninger	0,0	-869,8	-495,6	-108,1	-474,6	-97,9	-2 046,0
Balanseført verdi 31.12.	1 154,7	17 291,1	9 058,1	1 058,9	2 622,1	1 753,6	32 938,5
<b>Per 31. desember 2023</b>							
Anskaffelseskost	1 156,5	28 232,1	15 874,5	2 016,7	9 207,7	3 657,4	60 145,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,8	-10 941,0	-6 816,4	-957,8	-6 585,7	-1 903,9	-27 206,5
Balanseført verdi 31.12.	1 154,7	17 291,1	9 058,1	1 058,9	2 622,1	1 753,6	32 938,5
Økonomisk levetid		10 - 50 år	15 - 50 år	10 - 20 år	5 - 15 år	5 - 40 år	
Avskrivningsmetode	IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

## VARIGE DRIFTSMIDLER, 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 2022</b>							
Anskaffelseskost	1 808,4	25 308,8	14 690,7	1 879,1	9 025,2	3 156,2	55 868,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-9 389,2	-5 407,2	-836,0	-6 371,6	-1 447,4	-23 453,8
Balanseført verdi 01.01.	1 806,0	15 919,6	9 283,5	1 043,1	2 653,7	1 708,8	32 414,6
<b>Regnskapsåret 2022</b>							
Balanseført verdi 01.01.	1 806,0	15 919,6	9 283,5	1 043,1	2 653,7	1 708,8	32 414,6
Tilgang	14,9	2 875,7	501,5	107,8	508,0	101,1	4 108,9
Avgang	0,0	-2,1	0,0	-2,9	-4,3	0,0	-9,3
Årets avskrivninger	0,0	-909,2	-483,3	-107,2	-525,2	-115,4	-2 140,3
Balanseført verdi 31.12.	1 820,9	17 884,1	9 301,6	1 040,7	2 632,1	1 694,5	34 373,9
<b>Per 31. desember 2022</b>							
Anskaffelseskost	1 823,3	28 114,5	15 182,2	1 958,0	9 336,1	3 256,5	59 670,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-10 230,4	-5 880,6	-917,3	-6 704,0	-1 562,0	-25 296,8
Balanseført verdi 31.12.	1 820,9	17 884,1	9 301,6	1 040,7	2 632,1	1 694,5	34 373,9
<b>Regnskapsåret 2023</b>							
Balanseført verdi 01.01.	1 820,9	17 884,1	9 301,6	1 040,7	2 632,1	1 694,5	34 373,9
Tilgang	3,4	1 239,7	242,0	157,4	542,2	52,4	2 237,2
Avgang	0,0	-2,8	-0,3	-2,4	-9,2	-0,5	-15,2
Årets avskrivninger	0,0	-931,1	-499,9	-111,2	-486,1	-99,3	-2 127,5
Balanseført verdi 31.12.	1 824,3	18 189,9	9 043,5	1 084,6	2 679,0	1 647,1	34 468,4
<b>Per 31. desember 2023</b>							
Anskaffelseskost	1 826,7	29 313,1	15 423,8	2 074,6	9 491,5	3 306,9	61 436,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-11 123,2	-6 380,4	-990,0	-6 812,5	-1 659,8	-26 968,3
Balanseført verdi 31.12.	1 824,3	18 189,9	9 043,5	1 084,6	2 679,0	1 647,1	34 468,4
Økonomisk levetid		10 - 50 år	15 - 50 år	10 - 20 år	5 - 15 år	5 - 40 år	
Avskrivningsmetode	IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

**NOTE 12** Anlegg under utførelse

Beløp i MNOK

Avinor AS og konsernet har flere anleggsprosjekter under utførelse, av ulik størrelse og varighet. De største prosjektene som inngår i anlegg under utvikling per årsslutt 2023 er utvikling av fremtidige flygeledersystemer, nytt bagasjeanlegg på Oslo lufthavn, utvikling av fjernstyrte tårn og utvidelser på Tromsø lufthavn. I konsernet utgjør disse fire prosjektene rundt 60 prosent av balanseført anlegg under utførelse.

## ANLEGG UNDER UTFØRELSE

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
<b>Per 1. januar 2022</b>		
Anskaffelseskost	3 632,8	5 386,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 01.01.	3 632,8	5 386,7
Herav klassifisert som immaterielle	0,0	724,0
<b>Regnskapsåret 2022</b>		
Balanseført verdi 01.01.	3 632,8	5 386,7
Tilførte verdier ved omorganisering	1 051,7	0,0
Tilgang	2 738,8	2 958,2
Reklassifisering *	-3 571,2	-4 247,2
Balanseført verdi 31.12.	3 852,1	4 097,7
<b>Per 31. desember 2022</b>		
Anskaffelseskost	3 852,1	4 097,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 31.12.	3 852,1	4 097,7
Herav klassifisert som immaterielle	704,8	704,8
<b>Regnskapsåret 2023</b>		
Balanseført verdi 01.01.	3 852,1	4 097,7
Tilgang	2 879,7	2 979,8
Reklassifisering *	-2 287,1	-2 383,8
Balanseført verdi 31.12.	4 444,7	4 693,7
<b>Per 31. desember 2023</b>		
Anskaffelseskost	4 444,7	4 693,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 31.12.	4 444,7	4 693,7
Herav klassifisert som immaterielle	1 113,6	1 113,6

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

## STORE UTBYGGINGSPROSJEKTER

### Ny lufthavn Bodø

I desember 2021 vedtok Stortinget bygging av ny lufthavn i Bodø. Prosjektet innebærer at dagens lufthavn flyttes for å sikre areal til videre byutvikling. Ny lufthavn vil etter planen settes i drift i løpet av 2029 - 2030.

Styret i Avinor vedtok prosjektet i desember 2022. Prosjektets kostnadsramme (P85) og styringsmål (P50) utgjør henholdsvis 7,5 milliarder kroner (2023-kroner) og 6,3 milliarder kroner (2023-kroner) uten kjøp av arealer og uten finansieringskostnader. Den vedtatte kostnadsrammen innebærer at Avinor skal bidra med 2,8 milliarder kroner (2023-kroner), mens resten finansieres av staten og Bodø kommune. Det statlige tilskuddet benyttes først i prosjektet. Deretter finansieres prosjektet av Avinor og til slutt Bodø kommune.

Med unntak av forberedende arbeider har det vært en betingelse for bygging av den nye lufthavnen at finansieringen godkjennes av EFTA's overvåkningsorgan (ESA) og at det foreligger konsesjon fra Samferdselsdepartementet. Konsesjonen fra Samferdselsdepartementet ble gitt i oktober 2023 og godkjenning fra ESA ble gitt i desember 2023. Dette innebærer at byggearbeidene kan settes i gang som planlagt.

Avinor er byggherre for prosjektet og deler risikoen likt med staten for en eventuell overskridelse av styringsmålet oppad til kostnadsrammen. Risikoen for eventuell overskridelse av kostnadsrammen bæres i sin helhet av Avinor. Kostnadsrammen tilsvarer en grense for totale prosjektutgifter som Avinor med 85 prosent sannsynlighet forventer å holde seg innenfor. For styringsmålet er tilsvarende sannsynlighetsnivå 50 prosent.

Den 21. mars 2023 inngikk Avinor avtaler med Forsvarsbygg om kjøp av arealer til ny lufthavn samt arealene tilknyttet eksisterende lufthavn. Samtidig ble det inngått avtale om salg av eiendommen tilknyttet dagens lufthavn fra Avinor til Bodø kommune etter at den nye lufthavnen er ferdigstilt. Avtalene er en viktig del av den totale finansieringen av prosjektet og sikrer det videre arbeidet med bygging av ny lufthavn Bodø. Arealene tilknyttet eksisterende lufthavn ble overtatt av Avinor i desember 2023, mens arealene til ny lufthavn ble overtatt i januar 2024.

Byggingen av ny lufthavn gjennomføres med to totalentrepriser med samspill, anlegg på flyside og terminalbygg. I fase 1 (utviklingsfasen) av kontraktene vil Avinor og entreprenør samarbeide om å avdekke muligheter og risikoer i prosjektet, forhandle om målpris, samt utarbeide planer for fase 2 (gjennomføringsfasen). Kontrakten for anlegg på flyside ble tildelt Peab Anlegg AS i juni 2023 og signert i starten av juli 2023, noe som innleder fase 1 av kontrakten. Kontrakten for terminalbygg ble lyst ut i juni 2023. Tildeling og oppstart av fase 1 av kontrakten forventes å finne sted i løpet av første halvår 2024.

### Økonomisk status

For 2019 til 2023 utgjør brutto prosjektutgifter, uten kjøp av arealene tilknyttet dagens lufthavn og før mottatte/innregnede statstilskudd, 409,9 millioner kroner. Etter mottatte/innregnede statstilskudd, basert på bevilgninger i statsbudsjettet for 2023, utgjør netto utgifter i utbyggingsprosjektet MNOK 0,0 for perioden 2019-2023. Se nærmere spesifisering i tabellen nedenfor. I tillegg har Avinor utbetalt 642,9 mill. kr til Forsvarsbygg i forbindelse med kjøpet av arealene tilknyttet eksisterende lufthavn. Kjøpet av arealene ble finansiert av et statlig tilskudd.

I statsbudsjettet for 2023 ble det bevilget 419 millioner kroner til dekning av påløpte utgifter til bygging av ny lufthavn i perioden 2019 – 2023, hvorav 390 millioner kroner er utbetalt til Avinor i 2023 og resterende 29 millioner kroner er overført til 2024. I tillegg ble det i statsbudsjettet for 2023 bevilget 666 millioner kroner til kjøp av arealene tilknyttet eksisterende lufthavn, hvorav 643 millioner kroner er utbetalt til Avinor i 2023 og resterende 23 millioner kroner overført til 2024. Per 31. desember 2023 er det innregnet en kortsiktig fordring i balansen på 19,9 millioner kroner som gjelder statlig tilskudd for påløpte prosjektutgifter utover mottatte tilskudd.

Videre utbetalinger av statlige bevilgninger til prosjektet foretas månedlig i tråd med Avinors likviditetsbehov inntil hele det statlige tilskuddet er benyttet. Tilskudd fra staten regnskapsføres i samsvar med IAS 20 («Regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte»).

## Spesifikasjon av regnskapsmessig behandling Ny lufthavn Bodø (Avinor AS og konsern) uten kjøp av arealer:

	PRESENTASJON I RESULTAT- REGNSKAP OG BALANSE	NOTE	2019-2021	2022	2023	SUM
<b>Balansførte prosjektutgifter per 31.12.</b>						
Brutto balansførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse		28,0	59,9	171,3	259,2
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse		0,0	-87,9	-171,3	-259,2
Netto balansførte prosjektutgifter			28,0	-28,0	0,0	0,0
<b>Resultatførte prosjektutgifter</b>						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		136,1	5,4	9,2	150,7
Innregning av tilskudd	Andre driftsinntekter	5	0,0	-141,5	-9,2	-150,7
Netto resultatførte prosjektutgifter			136,1	-136,1	0,0	0,0
<b>Totale prosjektutgifter</b>						
Påløpte prosjektutgifter			164,1	65,3	180,5	409,9
Innregning av tilskudd			0,0	-229,4	-180,5	-409,9
Netto prosjektutgifter			164,1	-164,1	0,0	0,0
<b>Fordring vedrørende tilskudd per 31.12.</b>						
Tilskudd innregnet - akkumulert			0,0	229,4	409,9	409,9
Mottatte tilskudd - akkumulert			0,0	0,0	-390,0	-390,0
Fordring tilskudd per 31.12.	Fordringer	19	0,0	229,4	19,9	19,9

## Ny lufthavn Mo i Rana

I juni 2021 vedtok Stortinget bygging av ny lufthavn i Mo i Rana som skal erstatte dagens lufthavn på Røssvoll.

Prosjektet har kostnadsramme (P85) og styringsmål (P50) på henholdsvis 4,7 milliarder kroner (2023-kroner) og 4,4 milliarder kroner (2023-kroner) etter at det ble gitt økte bevilgninger i revidert nasjonalbudsjett for 2023, herunder for å finansiere økt rullebanelengde fra 2 200 meter til 2 400 meter. Den nye lufthavnen skal finansieres av staten samt et fast tilskudd fra Rana kommune og lokalt næringsliv på 0,6 milliarder kroner. I forbindelse med finansieringen av økt rullebanelengde, er det i tillegg avtalt et kommunalt bidrag på 66 millioner kroner som vil være gjenstand for indeksregulering. EFTAs overvåkingsorgan, ESA, godkjente finansieringsplanen for prosjektet i juni 2022.

Avinor er byggherre for prosjektet og bærer risikoen for eventuell overskridelse av prosjektets styringsmål. Styringsmålet tilsvarende en grense for totale prosjektutgifter som Avinor med 50 prosent sannsynlighet forventer å holde seg innenfor.

Prosjektet gjennomføres som en totalentreprise med samspill. Totalentreprenør er AF Gruppen Norge AS. I fase 1 (utviklingsfasen) av samspillet har Avinor og totalentreprenør samarbeidet om å avdekke muligheter og risikoer i prosjektet, forhandlet om målpris samt utarbeidet planer for fase 2 (gjennomføringsfasen). Avtale med AF Gruppen Norge AS for fase 2 er inngått og anleggsarbeidene ble påbegynt i 2. kvartal 2023.

Økonomisk status

Per 31. desember 2023 utgjør brutto prosjektutgifter for ny lufthavn Mo i Rana, før mottatte/innregnede lokale og statlige tilskudd, 833,6 millioner kroner. Etter mottatte lokale tilskudd og mottatte/innregnede statstilskudd, basert på bevilgninger i statsbudsjettene for årene 2021-2023, utgjør netto utgifter i utbyggingsprosjektet MNOK 0,0 per 31. desember 2023. Se nærmere spesifikasjon i tabellen nedenfor.

Tilskuddet fra lokalt næringsliv på 150 millioner kroner ble mottatt i juli 2022. Det første statlige tilskuddet på 104 millioner kroner, basert på bevilgninger i statsbudsjettene for 2021 og 2022, ble utbetalt i desember 2022. De statlige bevilgningene gjaldt planleggingskostnader til og med 2022. Det kommunale bidraget på 450 millioner kr ble utbetalt i juli 2023 i forbindelse med byggestart for totalentreprisen med AF Gruppen Norge AS. Det kommunale tilskuddet på 66 millioner kroner i forbindelse med medfinansiering av økt rullebanelengde utbetales senere i prosjektperioden.

I statsbudsjettet for 2023 ble det bevilget 84 millioner kroner til prosjektet, hvorav 42 millioner kroner er utbetalt til Avinor i 2023 og resterende 42 millioner kroner av bevilgningen er overført til 2024. Det er per 31. desember 2023 innregnet en kortsiktig fordring i balansen på 87,6 millioner kroner som gjelder statlig tilskudd for påløpte prosjektutgifter utover mottatte statlige og lokale tilskudd.

Videre utbetalinger av statlige bevilgninger til prosjektet foretas månedlig i tråd med Avinors likviditetsbehov. Tilskudd fra staten regnskapsføres i samsvar med IAS 20 («Regnskapsføring av offentlige tilskudd og opplysninger om offentlig støtte»).

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

	PRESENTASJON I RESULTAT- REGNSKAP OG BALANSE	NOTE	2019-2021	2022	2023	SUM
<b>Balansførte prosjektutgifter per 31.12.</b>						
Brutto balansførte prosjektutgifter	Anlegg under utførelse		3,1	144,5	634,6	782,2
Reduksjon ved innregning av tilskudd	Anlegg under utførelse		0,0	-147,6	-634,6	-782,2
Netto balansførte prosjektutgifter			3,1	-3,1	0,0	0,0
<b>Resultatførte prosjektutgifter</b>						
Kostnadsførte prosjektutgifter	Driftskostnader		42,6	-0,2	9,0	51,4
Innregning av tilskudd	Andre driftsinntekter	5	0,0	-42,4	-9,0	-51,4
Netto resultatførte prosjektutgifter			42,6	-42,6	0,0	0,0
<b>Totale prosjektutgifter</b>						
Påløpte prosjektutgifter			45,7	144,3	643,6	833,6
Innregning av tilskudd			0,0	-190,0	-643,6	-833,6
Netto prosjektutgifter			45,7	-45,7	0,0	0,0
<b>Fordring vedrørende tilskudd per 31.12.</b>						
Tilskudd innregnet - akkumulert			0,0	190,0	833,6	833,6
Mottatte tilskudd - akkumulert			0,0	-254,0	-746,0	-746,0
Fordring tilskudd per 31.12.	Fordringer	19	0,0	-64,0	87,6	87,6

## NOTE 13 Leieavtaler – bruksretteiendeler og leieforpliktelser

Beløp i MNOK

### KONSERNET SOM LEIETAKER - BALANSEFØRTE LEIEAVTALER

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

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

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

### KONSERNET SOM ULEIER - OPERASJONELLE LEIEAVTALER

En vesentlig del av Avinors kommersielle inntekter består av leieinntekter som inntektsføres i henhold til IFRS 16. Leieinntektene består av faste leiebeløp samt omsetningsbasert leie som inntektsføres i takt med levering over leieperioden.

Konsernet presenterer utleide eiendeler som anleggsmidler i balansen. Utleide eiendeler består i det alt vesentlige av arealer i lufthavn-terminalene samt driftsbygg og parkeringslokalteter i tilknytning til lufthavnene.



## BALANSEFØRTE LEIEAVTALER

Konsernets balanseførte leieavtaler inkluderer i hovedsak bygninger og annen fast eiendom, banesystemer og tomt/grunn. Av konsernets totale leieforpliktelse på 358,3 millioner kroner per 31. desember 2023, utgjør leie av kontorlokaler for hovedkontor i Oslo 258,0 millioner kroner (Avinor AS: 242,6 millioner kroner av totalt 352,8 millioner kroner).

I forbindelse med bygging av ny lufthavn Bodø, er leieavtalene for nåværende lufthavn i Bodø avsluttet og Avinor har kjøpt tomteområdet av Forsvarsbygg. Se note 12 for ytterligere omtale av ny lufthavn Bodø.

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

Nye leieavtaler innregnes med en diskonteringsrente tilsvarende Avinor sin marginale lånerente på etableringstidspunkt for leieavtalen. Avinor og konsernets marginale lånerente per 31. desember 2023 er beregnet til 4,05 prosent (2022: 3,49 prosent).

BRUKSRETTEIENDELER, 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 2022</b>						
Anskaffelseskost	32,4	488,8	187,0	4,8	1,4	714,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-4,1	-127,3	-46,8	-3,8	-0,3	-182,3
Balanseført verdi 01.01.	28,3	361,6	140,2	0,9	1,0	532,0
<b>Regnskapsåret 2022</b>						
Balanseført verdi 01.01.	28,3	361,6	140,2	0,9	1,0	532,0
Tilførte kostspriser ved omorganisering	2,6	41,1	0,0	0,0	0,0	43,8
Tilgang	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1
Avgang	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tilførte avskrivninger ved omorganisering	-1,0	-17,3	0,0	0,0	0,0	-18,3
Årets avskrivninger	-0,9	-44,1	-17,0	-0,7	-0,1	-62,9
Balanseført verdi 31.12.	29,0	341,2	123,2	0,3	0,9	494,6
<b>Per 31. desember 2022</b>						
Anskaffelseskost	34,1	512,6	187,0	4,8	1,4	739,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-5,1	-171,4	-63,7	-4,5	-0,5	-245,2
Balanseført verdi 31.12.	29,0	341,2	123,2	0,3	0,9	494,6
<b>Regnskapsåret 2023</b>						
Balanseført verdi 01.01.	29,0	341,2	123,2	0,3	0,9	494,6
Tilførte kostspriser ved omorganisering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tilgang	0,0	56,1	0,0	1,2	0,0	57,4
Avgang	-11,8	-38,9	-110,5	0,0	-0,8	-162,0
Tilførte avskrivninger ved omorganisering	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets avskrivninger	-1,2	-51,5	-17,7	-0,5	-0,1	-71,0
Balanseført verdi 31.12.	16,0	306,9	-5,0	1,0	0,0	318,9
<b>Per 31. desember 2023</b>						
Anskaffelseskost	22,3	529,8	76,5	6,0	0,6	635,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-6,3	-222,9	-81,5	-5,0	-0,6	-316,2
Balanseført verdi 31.12.	16,0	306,9	-5,0	1,0	0,0	318,9
Avskrivningsperiode	3 - 20 år	1 - 16 år	8 år	1 år	8 år	
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

BRUKSRETTEIENDELER, AVINOR KONSERN	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FAST EIENDOM	BANE-SYSTEM	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
<b>Per 1. januar 2022</b>						
Anskaffelseskost	30,1	505,0	187,0	4,8	1,4	728,2
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,9	-105,9	-46,8	-3,8	-0,3	-159,8
Balanseført verdi 01.01.	27,1	399,1	140,2	0,9	1,0	568,4
<b>Regnskapsåret 2022</b>						
Balanseført verdi 01.01.	27,1	399,1	140,2	0,9	1,0	568,4
Tilgang	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,6
Overføringer og reklassifiseringer	0,0	-6,2	0,0	0,0	0,0	-6,2
Årets avskrivninger	-1,0	-39,5	-17,0	-0,7	-0,1	-58,3
Balanseført verdi 31.12.	26,2	354,0	123,2	0,3	0,9	504,6
<b>Per 31. desember 2022</b>						
Anskaffelseskost	30,1	499,4	187,0	4,8	1,4	722,6
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-3,9	-145,4	-63,8	-4,5	-0,5	-218,1
Balanseført verdi 31.12.	26,2	354,0	123,2	0,3	0,9	504,6
<b>Regnskapsåret 2023</b>						
Balanseført verdi 01.01.	26,2	354,0	123,2	0,3	0,9	504,6
Tilgang	0,0	56,1	0,0	1,2	0,0	57,4
Avgang	-11,8	-52,0	-110,5	0,0	-0,8	-175,1
Årets avskrivninger	-1,0	-39,9	-17,7	-0,5	-0,1	-59,2
Balanseført verdi 31.12.	13,3	318,3	-5,0	1,0	0,0	327,6
<b>Per 31. desember 2023</b>						
Anskaffelseskost	18,3	503,6	76,5	6,0	0,6	604,9
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-4,9	-185,3	-81,5	-5,0	-0,6	-277,3
Balanseført verdi 31.12.	13,3	318,3	-5,0	1,0	0,0	327,6
Avskrivningsperiode	3 - 20 år	1 - 19 år	8 år	1 år	8 år	
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

**LEIEFORPLIKTELSE** (beløp i MNOK)

Oversikt over resterende estimerte leiebetalinger for balanseførte leieavtaler og nåverdi:

AVINOR AS	UNDER 1 ÅR	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR	SUM	HERAV KONSERN-INTERNT
<b>31.12.2023</b>					
Leieavtale hovedkontor Oslo	29,1	130,5	83,0	242,6	0,0
Leieavtale Bodø Lufthavn (Forsvarsbygg)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Øvrig lokalleie	29,3	91,1	9,5	129,9	91,1
Andre leieavtaler	1,9	6,3	6,7	14,8	3,7
Sum - nominelle leiebetalinger	60,2	227,9	99,2	387,4	94,7
Sum - nåverdi av leiebetalinger	59,3	213,0	80,5	352,8	88,8
<b>31.12.2022</b>					
Leieavtale hovedkontor Oslo	22,7	120,4	105,2	248,3	0,0
Leieavtale Bodø Lufthavn (Forsvarsbygg)	20,0	106,0	45,4	171,5	0,0
Øvrig lokalleie	29,3	116,6	13,3	159,2	112,7
Andre leieavtaler	1,8	7,1	12,1	20,9	3,9
Sum - nominelle leiebetalinger	73,7	350,0	176,1	599,9	116,6
Sum - nåverdi av leiebetalinger	72,7	318,1	139,2	529,9	107,7
<b>AVINOR KONSERN</b>	<b>UNDER 1 ÅR</b>	<b>1-5 ÅR</b>	<b>MER ENN 5 ÅR</b>	<b>SUM</b>	
<b>31.12.2023</b>					
Leieavtale hovedkontor Oslo	29,1	145,8	83,0	258,0	
Leieavtale Bodø Lufthavn (Forsvarsbygg)	0,0	0,0	0,0	0,0	
Øvrig lokalleie	12,1	48,0	83,1	143,2	
Andre leieavtaler	1,6	5,1	4,3	11,1	
Sum - nominelle leiebetalinger	42,8	199,0	170,5	412,3	
Sum - nåverdi av leiebetalinger	42,1	184,6	131,6	358,3	
<b>31.12.2022</b>					
Leieavtale hovedkontor Oslo	29,8	146,5	105,2	281,5	
Leieavtale Bodø Lufthavn (Forsvarsbygg)	20,0	106,0	45,4	171,5	
Øvrig lokalleie	12,4	50,9	92,3	155,6	
Andre leieavtaler	1,6	6,0	9,5	17,0	
Sum - nominelle leiebetalinger	63,8	309,3	252,5	625,6	
Sum - nåverdi av leiebetalinger	62,8	280,6	191,5	535,0	
<b>ARETS BEVEGELSE I LEIEFORPLIKTELSEN</b>	<b>AVINOR AS</b>		<b>AVINOR KONSERN</b>		
	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	
Forpliktelse 01.01.	529,9	556,2	535,0	588,7	
Tilførte forpliktelser ved omorganisering	0,0	27,3	0,0	0,0	
Nye/endrede forpliktelser innregnet i perioden	57,4	0,1	57,4	0,6	
Avgang leieforpliktelser	-166,9	0,0	-180,0	-6,7	
Betaling av hovedstol	-67,6	-53,6	-54,1	-47,6	
Betaling av renter	-9,2	-15,5	-9,2	-16,2	
Rentekostnad tilknyttet leieforpliktelser	9,2	15,5	9,2	16,2	
Forpliktelse 31.12.	352,8	529,9	358,3	535,0	
Hvorav kortsiktig	59,3	59,3	42,1	42,1	
Hvorav langsiktig	293,5	444,3	316,2	439,3	
Netto kontantstrøm fra leieforpliktelser	-76,8	-69,1	-63,3	-63,8	

KONSERNET SOM LEIETAKER - LEIEAVTALER SOM IKKE BALANSEFØRES	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
Årets leiekostnader direkte kostnadsført				
Driftskostnader leieavtaler kortsiktige leieavtaler/leieavtaler av lav verdi	13,0	14,5	13,9	15,9
Driftskostnader knyttet til immaterielle eiendeler	255,5	189,7	255,9	217,5
<b>Totale leiekostnader inkludert i andre driftskostnader</b>	<b>268,4</b>	<b>204,2</b>	<b>269,8</b>	<b>233,4</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 leiebetalinger når de inntreffer. Konsernet innregner heller ikke leieforpliktelser og bruksretteiendeler for kortsiktige leieavtaler.

### OPSJONER OM Å FORLENGE EN LEIEAVTALE OG KJØPSOPSJONER

Per 31. desember 2023 er det ingen vesentlige fremtidige potensielle leiebetalinger som ikke er inkludert i leieforpliktelsene som følge av forlengelses- eller kjøpsopsjoner.

## NOTE 14 Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler Beløp i MNOK

Avinor har betydelige investeringer i infrastruktur, bygninger og annen fast eiendom som kreves for å eie, drive og utvikle luftfartsanlegg og flysikringsvirksomhet. Avinor har definert to kontantgenererende enheter, underveistjenester (flysikring) og lufthavnvirksomhet. For lufthavnvirksomheten bygger Avinors økonomimodell på myndighetenes mandat om full samfinansiering mellom lønnsomme og ulønnsomme lufthavner, samt at kommersielt overskudd skal subsidiere lufthavnavgiftene («single till»-prinsippet). Basert på dette er konsernets samlede lufthavnvirksomhet definert som en kontantgenererende enhet.

Indikatorer for verdifall vurderes på hvert rapporteringstidspunkt for individuelle eiendeler og kontantgenererende enheter, og testing av verdifall utføres dersom noen indikatorer er identifisert. Ved vurdering av bruksverdi neddiskonteres de estimerte fremtidige kontantstrømmene til nåverdi ved bruk av en diskonteringsrente basert på vektet gjennomsnittlig kapitalkostnad (WACC). WACC reflekterer gjeldende markedsvurderinger av tidsverdien av penger og risikoene som er spesifikke for eiendelen eller kontantgenererende enhet som eiendelen tilhører.

Den kontantgenererende enheten lufthavnvirksomhet er sensitiv for endringer i trafikkmønster. Både digitaliseringstrenden som etablerte seg igjennom Covid-pandemien, spesielt for forretningsreisende, samt økt fokus på klima, miljø og bærekraft innebærer en risiko for varige endringer i reisevaner. Dette kan medføre færre reisende eller lavere trafikkvekst enn forutsatt og dermed lavere inntekter for konsernets lufthavnvirksomhet. Den geopolitiske og økonomiske utviklingen i verden bidrar ytterligere til usikkerhet i prognosene for fremtidig trafikk og inntekter. Risikoen for en varig reduksjon i reisende med tilhørende lavere inntekter er per 31. desember 2023 vurdert som nedskrivningsindikator for lufthavnvirksomheten.

Den kontantgenererende enheten underveistjenester er ikke i like stor grad sensitiv for endringer i trafikkmønster ettersom reguleringen av innkrevde underveisavgifter er utformet slik at Avinor over tid skal få dekning for faktiske kostnader og en nødvendig avkastning gitt at man oppfyller definerte ytelsesmål. Per 31. desember 2023 er det vurdert at det ikke foreligger indikasjoner på verdifall for underveistjenester.

## SENTRALE VURDERINGER OG ESTIMATER FOR LUFTHAVNVIRKSOMHET

Som følge av identifiserte indikatorer på verdifall for lufthavnvirksomheten, har det per 31. desember 2023 blitt gjennomført oppdatert nedskrivningstest for denne kontantgenererende enheten. Nedskrivningstesten hensyntar oppdaterte prognoser for trafikkutvikling som danner grunnlag for innkrevde lufthavnavgifter og kommersielle inntekter, kostnader og investeringsnivå. Det legges til grunn at staten vil sikre at Avinor har en samlet finansiering som forsvarer regnskapsførte verdier. Samferdselsministeren har i brev til Avinor 16. november 2023 bekreftet at regjeringen anerkjenner den krevende økonomiske situasjonen i Avinor og redegjør for hvilke konkrete tiltak regjeringen har intensjon om å arbeide med, for å bidra til en varig, årlig resultatforbedring. Staten har varslet en strategisk, finansiell og styringsmessig selskapsgjennomgang av Avinor. Det er forventet at utfallet av denne gjennomgangen vil foreligge innen utløpet av april 2024.

Lufthavnvirksomheten utøves i sin helhet i Norge. For å estimere bruksverdien, estimeres nåverdien av kontantstrømmer i norske kroner neddiskontert basert på et veid avkastningskrav relevant for lufthavnvirksomheten. For nedskrivningstesten benyttes 2024 til og med 2028 som prognoseperiode. Fra og med terminalåret i 2029 forutsettes det at inntekter og kostnader har en fast vekstfaktor. Bruksverdien er beregnet som summen av de neddiskonterte kontantstrømmene i prognoseperioden og terminalverdien.

Mesteparten av bruksverdien kommer fra terminalverdien. Forutsetninger som påvirker terminalverdien anses derfor som de mest sentrale i nedskrivningstesten. Disse er angitt nedenfor og representerer ledelsens beste estimat for sannsynlig utfall:

### LUFTHAVNVIRKSOMHET

Nøkkelforutsetninger	
Antall passasjerer terminalåret 2029 (millioner)	54,9
Resultatforbedring terminalåret 2029 (mrd. kr) *	2,0
Vekstfaktor terminalledd	2,0 %
Avkastningskrav etter skatt	5,5 %

\*Forbedring i driftsresultat i 2029 utover prognostisert resultat med KPI-justering av avgiftssatsene for lufthavnavgifter for 2023. Resultatforbedringen er nødvendig for å gi en rimelig avkastning på investert kapital. Resultatforbedringen er forutsatt realisert gjennom en avgiftsøkning, endringer i rammevilkår og/eller andre resultatforbedrende tiltak kan redusere behovet for avgiftsøkning.

## SENTRALE FORUTSETNINGER FOR BRUKSVERDIEN AV LUFTHAVNVIRKSOMHETEN

### Antall passasjerer terminalåret 2029

Antall passasjerer på 54,9 millioner i 2029 er estimert basert på Avinors trafikkprognoser i prognoseperioden og en fremskrevet vekst på 2 prosent inn i terminalleddet. Estimert trafikkutvikling i 2024 er basert på Avinors egne analyser, og deretter er forventet årlig trafikkvekst for årene 2025 til 2028 basert på prognoser utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (TØI). Forventning om høyere CO<sub>2</sub>-kostnader (som påvirker både avgifter og kvotepriser) er inkludert i trafikkprognosene fra TØI. Avinors 2024-prognose tar utgangspunkt i innmeldt ruteprogram, den siste tids trafikkutvikling og en vurdering av hvordan den makroøkonomiske situasjonen er forventet å påvirke trafikkallene i 2024. For årene 2025 til 2028 er trafikkveksten fra nyligste prognose utarbeidet av TØI benyttet, men da med Avinors egen trafikkanalyse for 2024 som startpunkt for årlig vekst i årene 2025 til 2028.

### Resultatforbedring terminalåret 2029

Basert på prognosen per 31. desember 2023 har Avinor beregnet at det er nødvendig med resultatforbedringer, inkludert økning i lufthavnavgifter, på om lag 2,0 milliarder kroner i terminalleddet utover hva inntektene ville ha vært med KPI-justerte 2023-avgiftssatser. For årene 2024 til 2028 er tilsvarende samlet akkumulert effekt av forutsatt resultatforbedring i kontantstrømprognosene i størrelsesorden 6,8 milliarder kroner, fordelt på de ulike årene.

Nødvendig resultatforbedring kan realiseres gjennom en kombinasjon av tiltak som realavgiftsøkninger, forbedrede kommersielle rammevilkår, betaling for tjenester som Avinor leverer til andre statlige aktører og driftseffektivisering i Avinor. Lufthavnavgifter er den vesentligste komponenten av disse. Lufthavnavgifter skal reguleres etter «single till»-prinsippet (kommersielle inntekter innregnes ved fastsettelse av lufthavnavgifter). Dette tilsier at Avinor over tid bør oppnå en resultatmargin som samsvarer med eiers avkastningskrav og at lufthavnavgiftene vil fastsettes deretter.

Ettersom forutsatt behov for resultatforbedring tilsier en betydelig økning fra nåværende nivå på lufthavnavgiftene, har Avinor siden andre halvdel av 2023 vært i dialog med staten rundt mulige tilpasninger i rammevilkårene som kan redusere behovet for avgiftsøkning. Basert på denne dialogen legger Avinor til grunn at nødvendig avgiftsøkning vil bli implementert for å sikre at Avinor er selvfinansiert. I tillegg forventes det ytterligere tilpasninger i rammevilkår som vil bedre Avinors kontantstrømmer og derfor redusere behovet for avgiftsøkning, slik at samlet avgiftsbelastning for flyselskapene ikke blir for høy. Brev til styret i Avinor fra Samferdselsdepartementet datert 16. november 2023 understøtter forutsetningene som Avinor har benyttet i sin nedskrivningsvurdering.

### Vekstfaktor i terminalledd

Kontantstrømmer i terminalleddet er ekstrapolert i evighetsperspektiv med en vekstfaktor på 2 prosent basert på forventninger om utviklingen i framtidig reiseaktivitet og inflasjon. Investeringer i terminalleddet er satt slik at investert kapital øker med om lag 2 prosent årlig.

### Avkastningskrav etter skatt

Avkastningskravet etter skatt på 5,5 prosent (7,6 prosent før skatt) er per 31. desember 2023 basert på markedets forventninger for risikofrie renter og gjeldsrenter, samt vurdering av avkastningskrav som forventes på egenkapital for denne typen virksomhet.

## KONKLUSJON PÅ NEDSKRIVNINGSVURDERING AV LUFTHAVNVIRKSOMHETEN

Gjennomført nedskrivningstest per 31. desember 2023 viser at bruksverdi basert på redegjorte forutsetninger overstiger balanseført verdi av eiendelene. Konsernet har følgelig konkludert med at det per 31. desember 2023 ikke skal innregnes tap ved verdifall på eien- deler for den kontantgenererende enheten lufthavnvirksomhet.

## SENSITIVITETER NEDSKRIVNINGSTEST AV LUFTHAVNVIRKSOMHETEN

Nedskrivningstesten er sensitiv for endringer i de sentrale forutsetningene. Skulle ledelsens nåværende beste estimater ikke bli oppfylte kan det medføre betydelig tap ved verdifall. I særdeleshet vil bruksverdien påvirkes negativt dersom Avinors resultatforbedring, inkludert lufthavnavgifter, ikke blir regulert som forutsatt i henhold til «single till»-prinsippet. Ved en resultatforbedring på kun 50 prosent av forutsatt i prognose- og terminalverdien medfører det en negativ endring i bruksverdi på omtrent 19,7 milliarder kroner med tilhørende nedskrivningsbehov av eiendeler på omtrent 17,9 milliarder kroner. Ved null prosent resultatforbedring er nedgangen i bruksverdi på 39,5 milliarder kroner som ville utløst en nedskrivning på 37,7 milliarder kroner.

Det er i tillegg foretatt sensitivitetsanalyser av de andre sentrale forutsetningene som ledelsen mener representerer rimelig sannsynlige nedsidescenarioer. Analysene er utarbeidet for å illustrere usikkerheten i ledelsens vurderinger.

Beregningen viser endring i bruksverdi, samt resultatforbedring i terminalleddet utover behovet som allerede er inkludert i nøkkelfor- utsetningen, som er nødvendig for å forsvare bokførte verdier i de ulike scenariene. Endringer i rammevilkår eller andre resultatforbe- drende tiltak som eksempelvis forbedrede kommersielle rammevilkår, betaling for tjenester som Avinor leverer til andre statlige aktører eller redusert omfang av samfunnsoppdrag kan redusere behovet for avgiftsøkning. I scenarioene med redusert vekst i terminalleddet er investeringene holdt uendret i forhold til gjennomført verdifallberegning.

Videre vises som illustrasjon beregnet verdifall dersom Avinor kun skulle få dekket 50 prosent av nødvendig beløp ut over 2,0 milliarder kroner årlig gjennom resultatforbedring, inkludert lufthavnavgifter, i terminalleddet.

ANDRE SENSITIVITETER		VERDI	ENDRING I VERDI	NØDVENDIG RESULTAT- FORBEDRING	NEDSKRIVNING OM DEKNING 50 % AV NØDVENDIG RESULTATFORBEDRING
Passasjerer i terminalår (millioner)					
<b>Endring passasjerer i terminalår</b>					
0 %	54,9	40 078	0	0	0
- 5 %	52,1	30 295	-9 783	457	3 998
- 10 %	49,4	20 512	-19 566	1 016	8 890
Vekst i terminalleddet					
<b>Endring vekst i terminalleddet</b>					
0,0 %	2,0 %	40 078	0	0	0
- 0,5 %	1,5 %	35 199	-4 880	202	1 546
- 1,0 %	1,0 %	31 403	-8 675	506	3 444
Avkastningskrav					
<b>Endring avkastningskrav</b>					
0,0 %	5,5 %	40 078	0	0	0
+ 0,5 %	6,0 %	34 706	-5 373	239	1 793
+ 1,0 %	6,5 %	30 538	-9 541	594	3 877

## NOTE 15 Finansielle risikofaktorer

Beløp i MNOK

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko. Med finansiell risiko menes likviditetsrisiko, renterisiko, valutarisiko, motpartsrisiko, kraftpriserisiko og refinansieringsrisiko. Konsernets overordnede risikostyringsplan fokuserer på å begrense volatiliteten i konsernets finansielle resultater. Konsernet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer i tillegg til å inngå låneavtaler med fast rente.

Den finansielle risikostyringen for konsernet ivaretas av en sentral finansavdeling i overensstemmelse med retningslinjer godkjent av styret. Konsernets finansavdeling identifiserer, evaluerer og sikrer finansiell risiko i nært samarbeid med de ulike driftsenhetene. Det er etablert retningslinjer som regulerer den overordnede risikostyringen samt spesifikke områder som valutarisiko, renterisiko, kredittrisiko, krafthandel, avlastning av finansiell risiko ved kjøp av ting- og ansvarsforsikring samt styring av finansiering og overskuddslikviditet.

Se også omtale av finansielle eiendeler og forpliktelser herunder sikring i note 16.

### MARKEDSRISIKO

#### Valutarisiko

Konsernet er eksponert for valutasingninger knyttet til verdien av norske kroner relativt mot andre valutaer på grunn av inntekter og utgifter i utenlandsk valuta. Konsernet inngår terminkontrakter for å redusere valutarisikoen i kontantstrømmer nominert i utenlandsk valuta. Konsernet er i hovedsak eksponert mot euro og amerikanske dollar samt noe eksponering i svenske kroner og britiske pund.

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

Som ledd i sikringen av større anskaffelser har Avinor AS inngått valuta terminkontrakter i forbindelse med utbyggingen av terminalene på lufthavnene. Sikring av valutarisiko inngår normalt ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon.

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

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

#### Renterisiko

Konsernet er eksponert for renterisiko gjennom sine finansieringsaktiviteter (se note 16). Deler av den rentebærende gjelden har flytende rentebetingelser som innebærer at konsernet er påvirket av endringer i rentenivået. For betjening av lån med flytende rente benytter konsernet rentebytteavtaler for å sikre egen kontantstrøm mot rentesvingninger. Alle rentebytteavtaler er balanseført til virkelig verdi.

Formålet med konsernets styring av renterisiko er å holde volatiliteten på rentekostnadene innenfor akseptable rammer. Konsernets strategi er at konsernet til enhver tid skal ha minst 60 prosent av total gjeld rentesikret i minst 12 måneder. Hensyntatt rentederivater har konsernet 74 prosent av sin rentebærende gjeld til fast rente i minst 12 måneder.

Per 31. desember 2023 er alle rentederivater tilpasset løpetid og øvrige betingelser for spesifikke lån.

Konsernet benytter ulike derivater for å justere den effektive renteeksponeringen.

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

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

TALL I PROSENT	2023	2022
2025	4,26	3,55
2027	3,02	3,02
2030	4,21	3,38

Pr. 31. desember 2023 har konsernet obligasjonslån og banklån på til sammen 2 913 millioner kroner (2022: 3 080 millioner kroner) med flytende rente.

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

## AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

BELØP I MNOK	ENDRING I RENTENIVÅET I BASISPUNKTER	EFFEKT PÅ RESULTAT FØR SKATT	EFFEKT PÅ UTVIDET RESULTAT
<b>2023</b>			
	+50	-14,3	-17,4
	-50	14,3	17,4
	+150	-43,0	-52,5
	-150	43,0	52,5
<b>2022</b>			
	+50	-17,3	-21,8
	-50	17,3	21,8
	+150	-52,0	-65,5
	-150	52,0	65,5

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

## AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

TALL I PROSENT	2023	2022
<b>Per 31. desember</b>		
Statslån	1,62	1,62
Obligasjonslån	3,93	3,46
Banklån	4,40	3,63

Tallene inkluderer tilhørende rentesikringsderivater.

Avinor har samlede innlån per 31. desember 2023 på 23 668 millioner kroner (2022: 22 247 millioner kroner), samt en ubenyttet revolverende trekkfasilitet og kassekreditt med ramme på totalt 4 300 millioner kroner (2022: 4 300 millioner kroner).

## Kraftprisrisiko

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

Det er inngått bilaterale fysiske kraftkontrakter med Statkraft Energi AS. Kontraktene bokføres som finansielle instrumenter. Per 31. desember 2023 er det inngått kontrakter som dekker 100 prosent av forventet forbruk i 2024 til en snittpris lik rundt 60 euro per MWh. Kontraktene inngår ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon.

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

## AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

BELØP I MNOK	2023	2022
20 % økning i kraftpris (effekt på resultat før skatt)	69,0	120,3



## KREDITTRISIKO

Konsernet har i det vesentlige kredittisiko knyttet til flyselskaper, leietakere og luftfartsrelaterte næringer.

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

Konsernet har retningslinjer for å begrense eksponering for mulige tap.

Konsernet har ikke garantert for tredjeparts gjeld.

Maksimal risikoeksponering er representert ved balanseført verdi av de finansielle eiendelene, inkludert derivater, i balansen. Da motpart i derivathandelen normalt er banker, ansees kredittrisikoen knyttet til derivater for liten. Konsernet inngår derivatkontrakter i henhold til egen policy.

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

Konsernets hovedbankforbindelse har ekstern kredittvurdering Aa3 og AA- (Moody's og Standard & Poors).

Nærmere om kredittverdighet i kundefordringer og konserninterne fordringer

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

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

- Gruppe 1 – nye kunder/nærstående parter (mindre enn 6 måneder)
- Gruppe 2 – eksisterende kunder/nærstående (mer enn 6 måneder) som historisk ikke har brutt kredittbetingelser.
- Gruppe 3 – eksisterende kunder/nærstående (mer enn 6 måneder) som historisk har hatt flere brudd på kredittbetingelser.

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

Alle konserninterne fordringer klassifiseres i gruppe 2. Ingen av lånene til nærstående parter har forfalt eller blitt nedskrevet.

## LIKVIDITETSRISIKO

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

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

Tabellene nedenfor gir en oversikt over forfallsstrukturen for Avinor AS og konsernets finansielle forpliktelser per 31. desember, i nominelle beløp. Ved tilfeller der motparten kan kreve tidligere innløsning, er beløpet gjengitt i den tidligste perioden betalingen kan kreves fra motpart. Dersom forpliktelsen kan kreves innløst på forespørsel er disse inkludert i første kolonne (under 1 måned).

I tillegg til refinansiering av lånene spesifisert nedenfor, vil konsernet de neste årene ha behov for finansiering av allerede igangsatte infrastrukturprosjekter og nødvendige investeringer. Brutto finansiering skal dekke både refinansiering av forfallene spesifisert under og andre planlagte investeringsaktiviteter. Se også note 16 for informasjon om langsiktige lån og trekkfasiliteter.

## AVINOR AS: FORFALLSTRUKTUR FINANSIELLE FORPLIKTELSER

	GJENVÆRENDE PERIODE					TOTALT
	UNDER 1 MND	1-3 MND	4-12 MND	1-5 ÅR	OVER 5 ÅR	
<b>31.12.2023</b>						
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån*	57,6	133,9	2 962,6	14 230,7	8 187,7	25 572,5
Leieforpliktelser (note 13)	5,0	10,0	45,2	227,9	99,2	387,4
Andre forpliktelser (note 18)	12,3	24,6	110,8	677,9	0,0	825,7
Leverandørgjeld	471,4	232,2	0,0	0,0	0,0	703,7
Øvrig kortsiktig gjeld	337,3	166,1	0,0	0,0	0,0	503,4
<b>Sum</b>	<b>883,6</b>	<b>566,9</b>	<b>3 118,6</b>	<b>15 136,6</b>	<b>8 286,9</b>	<b>27 992,6</b>

<b>31.12.2022</b>						
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *	53,0	134,0	1 513,0	12 825,0	10 833,0	25 358,0
Leieforpliktelser (note 13)	6,1	12,3	55,3	350,0	176,1	599,9
Andre forpliktelser (note 18)	8,0	16,0	72,1	817,1	0,0	913,2
Leverandørgjeld	366,3	180,4	0,0	0,0	0,0	546,7
Øvrig kortsiktig gjeld	317,0	156,1	0,0	0,0	0,0	473,2
<b>Sum</b>	<b>750,4</b>	<b>498,8</b>	<b>1 640,4</b>	<b>13 992,1</b>	<b>11 009,1</b>	<b>27 890,9</b>

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

## AVINOR KONSERN: FORFALLSTRUKTUR FINANSIELLE FORPLIKTELSER

	GJENVÆRENDE PERIODE					TOTALT
	UNDER 1 MND	1-3 MND	4-12 MND	1-5 ÅR	OVER 5 ÅR	
<b>31.12.2023</b>						
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån*	57,6	133,9	2 962,6	14 230,7	8 187,7	25 572,5
Leieforpliktelser (note 13)	3,6	7,1	32,1	199,0	170,5	412,3
Andre forpliktelser (note 18)	14,5	29,1	130,9	680,6	0,0	855,0
Leverandørgjeld	514,3	253,3	0,0	0,0	0,0	767,5
Øvrig kortsiktig gjeld	371,4	182,9	0,0	0,0	0,0	554,4
<b>Sum</b>	<b>961,4</b>	<b>606,3</b>	<b>3 125,5</b>	<b>15 110,3</b>	<b>8 358,2</b>	<b>28 161,7</b>

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

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

## VURDERING AV VIRKELIG VERDI

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

Balanseført verdi av kontanter og kassakreditt er tilnærmet lik virkelig verdi på grunn av at disse instrumentene har kort forfalltid. Tilsvarende er balanseført verdi av leverandørgjeld tilnærmet lik virkelig verdi da de inngås på «normale» betingelser. Dette gjelder også for kundefordringer med unntak av kundeforhold hvor det er betydelige forfalt, ikke betalt utestående. Disse forfalte utestående fordringene er vurdert til virkelig verdi.

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

Sammenligning balanseførte verdier og virkelig verdi

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

### AVINOR AS

	2023		2022	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
<b>Rentebærende gjeld</b>				
Statslån	305,5	298,7	749,8	730,0
Obligasjonslån	19 040,2	17 902,6	17 095,1	15 607,0
Banklån	3 351,9	3 345,3	3 879,0	3 884,0
Sertifikatlån	1 499,9	1 501,7	0,0	0,0
Leieforpliktelser	352,8	352,8	529,9	529,9

### AVINOR KONSERN

	2023		2022	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
<b>Rentebærende gjeld</b>				
Statslån	305,5	298,7	749,8	730,0
Obligasjonslån	19 040,2	17 902,6	17 095,1	15 607,0
Banklån	3 351,9	3 345,3	3 879,0	3 884,0
Sertifikatlån	1 499,9	1 501,7	0,0	0,0
Leieforpliktelser	358,3	358,3	535,0	535,0

## Finansielle instrumenter etter verdsettelsesmetode

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

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

Følgende tabell presenterer konsernets, og i det alt vesentligste også selskapets, eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi samt eiendeler og gjeld hvor virkelig verdi er presentert som noteopplysning per 31. desember 2023:

AVINOR KONSERN	NIVA 1	NIVA 2	NIVA 3	TOTAL
<b>Eiendeler</b>				
<b>Derivater til virkelig verdi over resultat</b>				
Valutaterminkontrakter	0,0	23,1	0,0	23,1
Kraftprisderivater	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Derivater benyttet til sikring</b>				
Renteswapper	0,0	2 624,8	0,0	2 624,8
<b>Sum eiendeler</b>	<b>0,0</b>	<b>2 647,9</b>	<b>0,0</b>	<b>2 647,9</b>
<b>Forpliktelser</b>				
<b>Derivater til virkelig verdi over resultat</b>				
Energikontrakter	0,0	25,4	0,0	25,4
Obligasjonslån	0,0	3 098,4	0,0	3 098,4
Valutaterminkontrakter	0,0	0,1	0,0	0,1
<b>Derivater benyttet til sikring</b>				
Renteswapper	0,0	734,5	0,0	734,5
<b>Sum forpliktelser</b>	<b>0,0</b>	<b>3 858,4</b>	<b>0,0</b>	<b>3 858,4</b>
<b>Forpliktelser hvor virkelig verdi er presentert i note</b>				
<b>Rentebærende gjeld</b>				
Statslån	0,0	298,7	0,0	298,7
Obligasjonslån	0,0	17 902,6	0,0	17 902,6
Banklån	0,0	3 345,3	0,0	3 345,3
Sertifikatlån	0,0	1 501,7	0,0	1 501,7
Leieforpliktelser	0,0	358,3	0,0	358,3
<b>Sum</b>	<b>0,0</b>	<b>23 406,6</b>	<b>0,0</b>	<b>23 406,6</b>

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2023.

Følgende tabell presenterer konsernets, og i det alt vesentligste også selskapets, eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi samt eiendeler og gjeld hvor virkelig verdi er presentert som noteopplysning per 31. desember 2022:

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

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2022.

## NOTE 16 Finansielle eiendeler og forpliktelser

Beløp i MNOK

### FINANSIELLE EIENDELER

#### Klassifisering

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

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

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

#### Amortisert kost

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

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

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

Andre fordringer er knyttet til periodisering av leieinntekter.

#### Regnskapsføring og måling

Vanlige kjøp og salg av finansielle eiendeler regnskapsføres på avtaletidspunktet, som er den dagen konsernet forplikter seg til å kjøpe eller selge eiendelen. Alle finansielle eiendeler som ikke regnskapsføres til virkelig verdi med verdiendring over resultat, balanseføres første gang til virkelig verdi med tillegg av transaksjonsutgifter, med unntak av kundefordringer som balanseføres første gang til transaksjonsprisen i tråd med IFRS 15. I etterfølgende perioder måles disse til amortisert kost. Finansielle eiendeler som føres til virkelig verdi med verdiendring over resultat regnskapsføres ved anskaffelsen til virkelig verdi og transaksjonskostnader resultatføres. Finansielle eiendeler fjernes fra balansen når rettighetene til å motta kontantstrømmer fra investeringen opphører eller når disse rettighetene er blitt overført og konsernet i hovedsak har overført all risiko og hele gevinstpotensialet ved eierskapet.

#### Verdifall på finansielle eiendeler

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

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

I note 19 er aldersfordeling og tapsavsetninger for kundefordringer spesifisert.

### FINANSIELLE FORPLIKTELSE

#### Klassifisering

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

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

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

#### Amortisert kost

Finansielle forpliktelser til amortisert kost er finansielle forpliktelser som har fastsatte betalinger, bortsett fra derivater. Disse finansielle forpliktelsene omsettes ikke i et aktivt marked. Forpliktelsene balanseføres til virkelig verdi på det tidspunkt forpliktelsen pådras. Etterfølgende måling skjer til amortisert kost etter effektiv rente metode. De klassifiseres som kortsiktig gjeld, med mindre det foreligger en ubetinget rett til å utsette betalingen av gjelden i mer enn 12 måneder fra balansedato. I så fall klassifiseres de som langsiktig gjeld.

## 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)

Selskapet og konsernet har følgende rentebytteavtaler per 31. desember 2023:

### DERIVATER OG SIKRING - AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	Nominelt beløp	Forfall	Referanserente
<b>Per 31. desember 2023</b>			
Kontantstrømsikring	1 265	2025	EURIBOR OG NIBOR
Virkelig verdi sikring	1 265	2025	NIBOR
Kontantstrømsikring	4 440	2027	EURIBOR OG NIBOR
Kontantstrømsikring	4 000	2030	NIBOR
Virkelig verdi sikring	5 589	2030	EURIBOR OG NIBOR

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

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

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

Konsernet gjennomfører økonomisk sikring i forbindelse med kjøp av kraft og utenlandsk valuta. For kraft benyttes bilaterale fysiske kraftkontrakter med Statkraft Energi AS. Disse sikringene kvalifiserer normalt ikke for sikringsbokføring. Endringer i virkelig verdi på kraftpriskontrakter resultatføres som finansresultat.

#### Virkelig verdi sikring

Endringer i virkelig verdi på derivater som øremerkes og kvalifiserer for virkelig verdisikring og som er effektive, føres over resultatregnskapet sammen med endringer i virkelig verdi knyttet til den sikrede risikoen på den tilhørende sikrede eiendel eller forpliktelse. Virkelig verdi sikring benyttes for sikringsaktiviteter i de tilfeller konsernet har inngått fastrenteavtaler i utenlandsk valuta som er swappet til flytende rente i norske kroner. Gevinsten eller tapet knyttet til den effektive del av rentebytteavtaler som sikrer fastrentelån resultatføres under «Finanskostnader». Endringer i virkelig verdi på det sikrede fastrentelånet som kan henføres til sikret renterisiko resultatføres under «Finanskostnader».

#### Kontantstrømsikring

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

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

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

## KATEGORIER AV FINANSIELLE INSTRUMENTER I BALANSEN

AVINOR AS

	AMORTISERT KOST	VIRKELIG VERDI MED VERDIENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	SUM
<b>per 31.12.2023</b>				
<b>Eiendeler</b>				
Konserninterne fordringer	543,2	0,0	0,0	543,2
Derivater	0,0	60,8	2 624,8	2 685,6
Andre finansielle anleggsmidler	38,9	0,0	0,0	38,9
Kundefordringer *	993,6	0,0	0,0	993,6
Andre fordringer *	355,2	0,0	0,0	355,2
Kontanter og kontantekvivalenter	1 423,3	0,0	0,0	1 423,3
<b>Sum eiendeler</b>	<b>3 354,1</b>	<b>60,8</b>	<b>2 624,8</b>	<b>6 039,7</b>
<b>Forpliktelser</b>				
Lån fra staten **	305,5	0,0	0,0	305,5
Obligasjonslån **	19 040,2	0,0	0,0	19 040,2
Banklån **	3 351,9	0,0	0,0	3 351,9
Sertifikatgjeld	1 499,9	0,0	0,0	1 499,9
Konsernintern gjeld	2 405,5	0,0	0,0	2 405,5
Derivater	0,0	25,5	734,5	760,0
Leieforpliktelser	0,0	352,8	0,0	352,8
Leverandørgjeld	703,7	0,0	0,0	703,7
Annen kortsiktig gjeld ***	1 377,2	0,0	0,0	1 377,2
<b>Sum forpliktelser</b>	<b>28 683,8</b>	<b>378,3</b>	<b>734,5</b>	<b>29 796,6</b>
<b>per 31.12.2022</b>				
<b>Eiendeler</b>				
Konserninterne fordringer	578,5	0,0	0,0	578,5
Derivater	0,0	142,0	1 377,9	1 519,9
Andre finansielle anleggsmidler	86,4	0,0	0,0	86,4
Kundefordringer *	774,5	0,0	0,0	774,5
Andre fordringer *	543,1	0,0	0,0	543,1
Kontanter og kontantekvivalenter	1 188,6	0,0	0,0	1 188,6
<b>Sum eiendeler</b>	<b>3 171,0</b>	<b>142,0</b>	<b>1 377,9</b>	<b>4 690,9</b>
<b>Forpliktelser</b>				
Lån fra staten **	749,8	0,0	0,0	749,8
Obligasjonslån **	17 095,1	0,0	0,0	17 095,1
Banklån **	3 879,0	0,0	0,0	3 879,0
Sertifikatgjeld	0,0	0,0	0,0	0,0
Konsernintern gjeld	2 520,9	0,0	0,0	2 520,9
Derivater	0,0	5,3	1 585,9	1 591,2
Leieforpliktelser	0,0	529,9	0,0	529,9
Leverandørgjeld	546,7	0,0	0,0	546,7
Annen kortsiktig gjeld ***	1 040,9	0,0	0,0	1 040,9
<b>Sum forpliktelser</b>	<b>25 832,4</b>	<b>535,2</b>	<b>1 585,9</b>	<b>27 953,5</b>

\* Kundefordringer og andre fordringer inngår i balansenlinjen fordringer. Se note 19 for fordeling.

\*\* Lån fra staten, obligasjonslån og banklån inngår i balansenlinjene lån fra staten, annen langsiktig gjeld og første års avdrag langsiktig gjeld.

\*\*\* Se note 19 for spesifikasjon av balansenlinjen annen kortsiktig gjeld. Posten påløpte lønnsrelaterte kostnader inngår ikke i annen kortsiktig gjeld i tabeller over.



## AVINOR KONSERN

	AMORTISERT KOST	VIRKELIG VERDI MED VERDIENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	SUM
<b>per 31.12.2023</b>				
<b>Eiendeler</b>				
Derivater	0,0	23,1	2 624,8	2 647,9
Andre finansielle anleggsmidler	39,2	0,0	0,0	39,2
Kundefordringer *	1 278,1	0,0	0,0	1 278,1
Andre fordringer *	362,7	0,0	0,0	362,7
Kontanter og kontantekvivalenter	1 423,3	0,0	0,0	1 423,3
<b>Sum eiendeler</b>	<b>3 103,2</b>	<b>23,1</b>	<b>2 624,8</b>	<b>5 751,1</b>
<b>Forpliktelser</b>				
Lån fra staten **	305,5	0,0	0,0	305,5
Obligasjonslån **	19 040,2	0,0	0,0	19 040,2
Banklån **	3 351,9	0,0	0,0	3 351,9
Sertifikatgjeld	1 499,9	0,0	0,0	1 499,9
Derivater	0,0	25,5	734,5	760,0
Leieforpliktelser	0,0	358,3	0,0	358,3
Leverandørgjeld	767,5	0,0	0,0	767,5
Annen kortsiktig gjeld ***	1 458,9	0,0	0,0	1 458,9
<b>Sum forpliktelser</b>	<b>26 423,9</b>	<b>383,8</b>	<b>734,5</b>	<b>27 542,2</b>
<b>per 31.12.2022</b>				
<b>Eiendeler</b>				
Derivater	0,0	142,0	1 377,9	1 519,9
Andre finansielle anleggsmidler	86,7	0,0	0,0	86,7
Kundefordringer *	1 045,8	0,0	0,0	1 045,8
Andre fordringer *	578,5	0,0	0,0	578,5
Kontanter og kontantekvivalenter	1 188,6	0,0	0,0	1 188,6
<b>Sum eiendeler</b>	<b>2 899,6</b>	<b>142,0</b>	<b>1 377,9</b>	<b>4 419,5</b>
<b>Forpliktelser</b>				
Lån fra staten **	749,8	0,0	0,0	749,8
Obligasjonslån **	17 095,1	0,0	0,0	17 095,1
Banklån **	3 879,0	0,0	0,0	3 879,0
Sertifikatgjeld	0,0	0,0	0,0	0,0
Derivater	0,0	3,4	1 585,8	1 589,2
Leieforpliktelser	0,0	535,0	0,0	535,0
Leverandørgjeld	650,1	0,0	0,0	650,1
Annen kortsiktig gjeld ***	1 096,5	0,0	0,0	1 096,5
<b>Sum forpliktelser</b>	<b>23 470,5</b>	<b>538,4</b>	<b>1 585,8</b>	<b>25 594,7</b>

\* Kundefordringer og andre fordringer inngår i balansenlinjen fordringer. Se note 19 for fordeling.

\*\* Lån fra staten, obligasjonslån og banklån inngår i balansenlinjene lån fra staten, annen langsiktig gjeld og første års avdrag langsiktig gjeld.

\*\*\* Se note 19 for spesifikasjon av balansenlinjen annen kortsiktig gjeld. Posten påløpte lønnsrelaterte kostnader inngår ikke i annen kortsiktig gjeld i tabeller over.

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

## DERIVATER

	AVINOR AS			AVINOR KONSERN		
	2023	2022	ENDRING	2023	2022	ENDRING
<b>Eiendeler</b>						
Renteswapper - kontantstrømsikring	1 903,8	855,5	1 048,3	1 903,8	855,5	1 048,3
Renteswapper - virkelig verdi sikring	721,0	522,4	198,6	721,0	522,4	198,6
Valutaterminkontrakter	60,8	1,3	59,6	23,1	1,2	21,9
Energikontrakter	0,0	140,8	-140,8	0,0	140,8	-140,8
Sum eiendeler	2 685,6	1 519,9	1 165,7	2 647,9	1 519,9	1 127,9
<b>Gjeld</b>						
Renteswapper - kontantstrømsikring	734,5	1 585,9	-851,4	734,5	1 585,8	-851,3
Valutaterminkontrakter	0,0	5,3	-5,3	0,1	3,4	-3,3
Energikontrakter	25,4	0,0	25,4	25,4	0,0	25,4
Sum gjeld	760,0	1 591,2	-831,3	760,0	1 589,2	-829,2
Netto endring			1 997,0			1 957,2
<b>Spesifikasjon av netto endring</b>						
Urealiserte verdiendringer			-101,4			-141,0
Renteswapper - ført i utvidet resultat			161,0			161,0
Valuta-/verdiendring renteswapper			1 937,3			1 937,2

## AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	VIRKELIG VERDI	ENDRING 2023	UTVIDET RESULTAT	AKKUMULERT VERDI I EGENKAPITAL
<b>31.12.2023</b>				
<b>Derivater*</b>				
Renteswapper - kontantstrømsikring	1 169,3	1 899,7	922,7	-662,4
Renteswapper - virkelig verdi sikring	721,0	198,6	-761,6	206,2
Sum	1 890,3	2 098,3	161,0	-456,2

\*Egen linje under finansielle eiendeler i balansen

## AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

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

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

#### OVERSIKT OVER SWAPER

	FORFALL	NOMINELT BELØP	RENTE I NORSKE KRONER
<b>31.12.2023</b>			
Rente- og valutaswap	2025	EUR 150 millioner	2,86 prosent p.a.
Rente- og valutaswap	2025	EUR 150 millioner	NIBOR
Rente- og valutaswap	2027	EUR 500 millioner	3,02 prosent p.a.
Rente- og valutaswap	2030	EUR 500 millioner	NIBOR
Renteswap	2030	NOK 1 000 millioner	2,20 prosent p.a.
Renteswap	2030	NOK 1 000 millioner	2,22 prosent p.a.
Renteswap	2030	NOK 1 000 millioner	3,57 prosent p.a.
Renteswap	2030	NOK 1 000 millioner	4,08 prosent p.a.

Det har ikke vært ineffektivitet på sikringene.

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

Nominelt beløp på utestående valutaterminkontrakter per 31. desember 2023 er 331 millioner kroner (2022: 417 millioner kroner).

Nominelt beløp på utestående energikontrakter per 31. desember 2023 er 392 millioner kroner (2022: 510 millioner kroner).

Gevinst og tap ført i utvidet resultat på rentebytteavtaler per 31. desember 2023 vil kontinuerlig reversere i resultatregnskapet inntil banklånene er tilbakebetalt.

Maksimal eksponering for kredittrisiko på rapporteringstidspunktet er virkelig verdi av derivater klassifisert som eiendeler i balansen.

#### ANDRE FINANSIELLE ANLEGGSMIDLER

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
<b>Andre finansielle anleggsmidler</b>				
Andre langsiktige fordringer	38,9	86,4	39,2	86,7
Sum	38,9	86,4	39,2	86,7

Andre langsiktige fordringer er ikke-derivate finansielle eiendeler med fastsatte betalinger som ikke omsettes i et aktivt marked. Virkelig verdi av andre finansielle anleggsmidler er i all vesentlighet lik bokført verdi.

## KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER

Kontanter og kontantekvivalenter består i sin helhet av bankinnskudd.

#### Trekkrettighet

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

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

### Konsernkontosystem

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

### Bankgarantier

Det er etablert bankgarantier for tilbakeholdt skyldig skattetrekk for ansatte. Bankgarantien er på 195 millioner kroner og dekker alle selskap med ansatte i Avinor-konsernet. Stilte bankgarantier overstiger tilbakeholdt skyldig skattetrekk per 31.12.2023.

## LÅN

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

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
<b>Langsiktige lån og leieforpliktelser</b>				
Statslån	0,0	305,5	0,0	305,5
Obligasjonslån	19 040,2	17 095,1	19 040,2	17 095,1
Banklån	2 824,8	3 351,9	2 824,8	3 351,9
Leieforpliktelser	293,5	457,3	316,2	472,2
<b>Sum langsiktig</b>	<b>22 158,5</b>	<b>21 209,7</b>	<b>22 181,2</b>	<b>21 224,6</b>
<b>Kortsiktige lån og leieforpliktelser</b>				
Sertifikatlån	1 499,9	0,0	1 499,9	0,0
1. års avdrag langsiktig gjeld	832,6	971,5	832,6	971,5
Leieforpliktelser	59,3	72,7	42,1	62,8
<b>Sum kortsiktig</b>	<b>2 391,8</b>	<b>1 044,1</b>	<b>2 374,6</b>	<b>1 034,3</b>
<b>Sum kortsiktig og langsiktig lån og leieforpliktelser</b>	<b>24 550,3</b>	<b>22 253,8</b>	<b>24 555,8</b>	<b>22 259,0</b>

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
<b>Lånebevegelser</b>				
Balanseført verdi 01.01	22 253,8	22 944,8	22 259,0	22 977,3
<i>Nedbetaling av langsiktig lån</i>	<i>-966,4</i>	<i>-891,5</i>	<i>-966,4</i>	<i>-891,5</i>
<i>Nedbetaling av leieforpliktelser</i>	<i>-67,5</i>	<i>-35,6</i>	<i>-54,1</i>	<i>-47,5</i>
<i>Opptak av kortsiktig lån (sertifikatlån)</i>	<i>1 499,9</i>	<i>0,0</i>	<i>1 499,9</i>	<i>0,0</i>
Netto lånebevegelser	466,0	-927,1	479,4	-939,0
Andre endringer leieforpliktelser	-109,5	27,3	-122,6	-6,1
Valuta-/ verdiendring lån	1 940,0	208,8	1 940,0	226,8
<b>Balanseført verdi 31.12.</b>	<b>24 550,3</b>	<b>22 253,8</b>	<b>24 555,8</b>	<b>22 259,0</b>

AVDRAGSPROFIL LÅN	2025	2026	2027	2028	2029	DERETTER	SUM
Obligasjonslån	2 529,8	1 000,0	4 439,5	2 000,0	0,0	9 070,9	<b>19 040,2</b>
Banklån	527,1	527,1	527,1	363,5	200,0	680,0	<b>2 824,8</b>
<b>Balanseført verdi 31.12.</b>	<b>3 056,9</b>	<b>1 527,1</b>	<b>4 966,6</b>	<b>2 363,5</b>	<b>200,0</b>	<b>9 750,9</b>	<b>21 865,0</b>

### Statslån

Lånet er delt inn i fem like store gjeldsbrev med forskjellig rentevilkår. Gjeldsbrevene har en rente lik statens utlånsrente til forvaltningsbedrifter (gjennomsnittlig rente på fem års statsobligasjoner i perioden 1.10. – 30.9.) med tillegg av 30 rentepunkter. Renten på ett av disse gjeldsbrevene fornyes hvert år. Alle rentene betales etterskuddsvis per 31. desember. Lånet skulle opprinnelig nedbetales over 20 år fra og med år 2002. Løpetiden på lånet er senere forlenget slik at siste forfall er 2024.

### Obligasjonslån

Avinor AS og konsernets obligasjonslån per 31. desember 2023 fordeler seg som følger:

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

Det er ikke egenkapitalkrav for Avinors utstedte obligasjoner.

### Banklån

Avinor AS og konsernets utestående banklån per 31. desember 2023 fordeler seg som følger:

- |                                     |              |                |
|-------------------------------------|--------------|----------------|
| • Den Europeiske Investeringsbanken |              |                |
| • pålydende MNOK 1 525              | forfall 2028 | Fast rente     |
| • pålydende MNOK 1 900              | forfall 2028 | Fast rente     |
| • Den Nordiske Investeringsbank     |              |                |
| • pålydende MNOK 1 000              | forfall 2035 | Flytende rente |
| • pålydende MNOK 1 500              | forfall 2031 | Flytende rente |

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

### Sertifikatlån

Avinor AS og konsernets utestående sertifikatlån per 31. desember 2023 fordeler seg som følger:

- |                     |              |            |
|---------------------|--------------|------------|
| • DNB               |              |            |
| • pålydene MNOK 750 | forfall 2024 | Fast rente |
| • pålydene MNOK 750 | forfall 2024 | Fast rente |

## NOTE 17 Pensjoner

Beløp i MNOK

Selskapet og konsernet er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon. Etablerte pensjonsordninger i selskapet og konsernet tilfredsstiller disse reglene. Selskapet og konsernet har generelt vært dekket gjennom ytelsespensjon i Statens Pensjonskasse (SPK), men har med virkning fra 1. januar 2019 lukket denne ordningen. Fra samme dato ble det innført innskuddsbasert alderspensjon etter Lov om innskuddspensjon med frivillig/tvungen overgang for forskjellige deler av konsernet. Selskapet og konsernet har fra 2019 følgelig hatt to hovedordninger for pensjoner.

### YTELSESPENSJON

En ytelsesbasert pensjonsordning er en ordning hvor arbeidsgiver forplikter seg til periodiske pensjonsytelser til den ansatte når vedkommende blir pensjonist. Pensjonsutbetalingene er avhengig av flere faktorer, blant annet antall år ansatt i selskapet og lønn.

Den balanseførte forpliktelsen knyttet til ytelsesplaner er nåverdien av de definerte ytelsene på balansedato minus virkelig verdi av pensjonsmidlene. Pensjonsforpliktelsen beregnes årlig av en aktuar ved bruk av lineær opptjeningsmetode. Nåverdien av de definerte ytelsene bestemmes ved å diskontere estimerte fremtidige utbetalinger med renten på en obligasjon utstedt av et selskap med høy kredittverdighet i den samme valuta som ytelsene vil bli betalt og med en løpetid som er tilnærmet den samme som løpetiden for den relaterte pensjonsforpliktelsen.

Endringer i forutsetninger, grunnlagsdata og pensjonsplanens ytelser som gir opphav til regnskapsmessige tap eller gevinst blir regnskapsført mot egenkapitalen i oppstillingen over utvidet resultat i den perioden de oppstår.

En endring av ytelsene som er henførbart til tidligere tjenester innebærer en planendring som er en kostnad ved tidligere perioders pensjonsopptjening. Negativ kostnad oppstår når ytelsene endres slik at nåverdien av den ytelsesbaserte pensjonsordningen reduseres. Planendringer føres i resultatregnskapet etter hvert som endringene gjennomføres.

Pensjonsordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse (Pensjonsloven). Ytelsene er alders-, uføre-, ektefelle og barnepensjon. Alderspensjonen inkluderer særalderspensjon for enkelte yrkesgrupper. Deler av særalderspensjonen finansieres via Statens pensjonskasse og deler finansieres direkte over drift. I tillegg gjelder eventuelt beregningen for ytelser fra 62 år etter Avtalefestet Pensjon (AFP) for statlig sektor. Pensjonsopptjeningen etter regelverket gjeldende fram til 01.01.2020 ble samordnet med folketrygden og eventuell tidligere opptjent rettighet fra offentlig ordning. Bruttopenisjonene opptjent etter gammelt regelverk har vært garantert uavhengig av folketrygdens ytelser (bruttogarantien).

Ny lov om offentlig tjenestepensjon, med ikrafttredelse 1. januar 2020, ble vedtatt av Stortinget i juni 2019. Pensjonsopptjeningen i den nye ordningen utgjør en prosentandel av inntekten opp til 12 G. Det innebærer at bruttogarantien har falt bort i det nye regelverket og at pensjonen beregnes uavhengig av folketrygden. Nytt regelverk for samordning mellom den offentlige tjenestepensjonen og regler for folketrygden er vedtatt og ble implementert i regnskapet for 2019.

Ny lov inneholder ikke bestemmelser om ny AFP-ordning eller fullstendige regler for særalderspensjon og regnskapsmessige effekter av dette kan derfor ikke beregnes før endelige regler er vedtatt, se note 24.

### Gavepensjon

Konsernet benytter gavepensjon som et virkemiddel for medarbeidere som vurderer å gå av med pensjon tidlig. Ordningen er finansiert over drift (usikret) og inngår i den ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsen som er spesifisert i tabellene nedenfor.

### Pensjonsmidler

Pensjonsordningen i Statens Pensjonskasse (SPK) er ikke direkte fondsbasert. Utbetalingen av pensjoner er garantert av den norske stat (pensjonslovens §1). Det blir simulert en forvaltning av tildelte pensjonsmidler («fiktivt fond») som om disse midlene er plassert i langsiktige statsobligasjoner. Ca 30 prosent av pensjonsmidlene i Avinor AS og ca 35 prosent av pensjonsmidlene i Avinor Flysikring AS er simulert som om midlene var plassert i Statens Pensjonsfond Utland (SPU). 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 simulert plassert i obligasjoner verdsettes derfor til pålydende pluss avkastning. Midlene simulert plassert i SPU verdsettes til markedsverdi.

### 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 prosentsats av lønn fra første krone til 12 G. Arbeidsgiver har ingen forpliktelser utover de løpende innskuddene.

## PRIVAT AFP

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

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

Det foreligger en betydelig underdekning i ordningen. I tillegg er selskaper som deltar i AFP-ordningen solidarisk ansvarlig for to tredjedeler av fremtidige pensjonsutbetalinger. Det forventes derfor en økning av premiene til ordningen fremover. Premien for 2024 vil være 2,7 prosent (2,6 prosent i 2023 og 2022) av et lønnsgrunnlag som er nærmere definert i ordningens vedtekter.

## PENSJONSKOSTNAD

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
<b>Årets pensjonskostnad er beregnet som følger:</b>				
Kostnader ved inneværende periodes innskuddspensjoner og privat AFP	103,9	74,5	204,6	183,9
Kostnader ved inneværende periodes pensjonsopptjening	144,3	167,8	182,4	210,9
Planendring inkl avkorting/oppgjør	0,0	0,0	0,0	0,0
Rentekostnad	243,8	192,3	404,2	328,0
Avkastning på pensjonsmidlene	-175,0	-126,0	-266,3	-198,7
Ansattes egenandel (innskudd og ytelse)	-31,1	-26,6	-44,7	-41,5
Administrasjonskostnader	2,5	2,5	2,8	2,9
Arbeidsgiveravgift	40,7	40,1	67,9	68,5
<b>Årets pensjonskostnad (note 6)</b>	<b>329,2</b>	<b>324,6</b>	<b>551,0</b>	<b>554,0</b>

## NETTO PENSJONSFORPLIKTELSE YTELSESPENSJON

Forutsetninger benyttet for beregning av netto pensjonsforpliktelse

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

	2023	2022
Diskonteringsrente og forventet avkastning på pensjonsmidler	3,30 %	3,20 %
Forventet lønnsvekst	3,50 %	3,50 %
Forventet pensjonsregulering	2,80 %	2,60 %
Forventet g-regulering	3,25 %	3,25 %
AFP-uttak	15,00 %	15,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate under 50	3,00 %	3,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate over 50	0,20 %	0,20 %

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

Risikotabellen K2013 anvendes for død og levealder, mens risikotabellen for uføre er basert på risikotabellen K1963\*200.

ALDER	FORVENTET LEVEALDER		DØDSSANNSYNLIGHET		UFØRESANNSYNLIGHET	
	MANN	KVINNE	MANN	KVINNE	MANN	KVINNE
20	81	85	0,023 %	0,009 %	0,115 %	0,172 %
40	82	86	0,058 %	0,034 %	0,264 %	0,524 %
60	84	87	0,428 %	0,288 %	1,406 %	2,404 %
80	89	91	4,304 %	2,947 %	IA	IA

Den veide gjennomsnittlige durasjon på pensjonsforpliktelsen er 20,7 år for konsern og 18,5 år for Avinor AS.

### Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler

#### AVINOR AS

	2023			2022		
	SIKRET	USIKRET	SUM	SIKRET	USIKRET	SUM
<b>Endring brutto pensjonsforpliktelse:</b>						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	7 303,5	224,0	7 527,5	7 409,4	236,3	7 645,7
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptj.	138,6	5,8	144,3	164,6	7,6	172,2
Planendringer inkl avkorting/oppgjør	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rentekostnad	237,8	6,0	243,8	188,1	4,2	192,3
Fusjon/fisjon	5,4	0,0	5,4	383,1	0,0	383,1
Aktuariell gevinster og tap	298,7	39,1	337,8	-634,2	7,5	-626,7
Utbetaling pensjon	-227,6	-41,9	-269,6	-207,4	-31,7	-239,1
<b>Brutto pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>7 756,4</b>	<b>233,0</b>	<b>7 989,4</b>	<b>7 303,5</b>	<b>224,0</b>	<b>7 527,5</b>
<b>Endringer brutto pensjonsmidler:</b>						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	5 031,9	0,0	5 031,9	4 460,6	0,0	4 460,6
Avkastning på pensjonsmidler	179,4	0,0	179,4	130,4	0,0	130,4
Fusjon/fisjon	3,4	0,0	3,4	224,0	0,0	224,0
Premieinnbetalinger	482,8	0,0	482,8	282,3	0,0	282,3
Administrasjonskostnad	-2,5	0,0	-2,5	-2,5	0,0	-2,5
Aktuarielle gevinster og tap	116,0	0,0	116,0	144,6	0,0	144,6
Aktuariell gevinst- tilførsel midler	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gevinst ved realisasjon	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Utbetaling av pensjoner	-227,6	0,0	-227,6	-207,4	0,0	-207,4
<b>Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12</b>	<b>5 583,3</b>	<b>0,0</b>	<b>5 583,3</b>	<b>5 031,9</b>	<b>0,0</b>	<b>5 031,9</b>
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>2 173,1</b>	<b>233,0</b>	<b>2 406,1</b>	<b>2 271,7</b>	<b>224,0</b>	<b>2 495,6</b>
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	302,8	32,9	335,6	315,2	31,6	346,8
<b>Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>2 475,9</b>	<b>265,8</b>	<b>2 741,7</b>	<b>2 586,9</b>	<b>255,6</b>	<b>2 842,4</b>
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	-63,6		-63,6	190,7		190,7
Forventet premiebetaling neste år	539,2		539,2	337,6		337,6
Forventet utbetaling neste år	-234,0		-234,0	-212,8		-212,8



## AVINOR KONSERN

	2023			2022		
	SIKRET	USIKRET	SUM	SIKRET	USIKRET	SUM
<b>Endring brutto pensjonsforpliktelse:</b>						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	11 527,1	678,6	12 205,7	12 477,0	719,3	13 196,3
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptjening	154,9	28,0	182,9	192,8	22,7	215,6
Planendringer inkl avkorting/oppgjør	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rentekostnad	383,0	21,2	404,2	313,8	14,2	328,0
Fusjon/fisjon	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Aktuariell gevinster og tap	512,5	72,2	584,7	-1165,9	-34,8	-1 200,7
Utbetaling pensjon	-320,2	-49,6	-369,9	-290,6	-42,9	-333,4
<b>Brutto pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>12 257,3</b>	<b>750,3</b>	<b>13 007,6</b>	<b>11 527,1</b>	<b>678,6</b>	<b>12 205,7</b>
<b>Endringer brutto pensjonsmidler:</b>						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	7 541,0	0,0	7 541,0	7 149,3	0,0	7 149,3
Avkastning på pensjonsmidler	270,7	0,0	270,7	199,8	0,0	199,8
Fusjon/fisjon	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Premieinnbetalinger	737,6	0,0	737,6	371,9	0,0	371,9
Administrasjonskostnad	-2,8	0,0	-2,8	-2,9	0,0	-2,9
Aktuarielle gevinster og tap	217,8	0,0	217,8	113,3	0,0	113,3
Aktuariell gevinst- tilførsel midler	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gevinst ved realisasjon	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Utbetaling av pensjoner	-320,2	0,0	-320,2	-290,6	0,0	-290,6
<b>Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12</b>	<b>8 444,1</b>	<b>0,0</b>	<b>8 444,1</b>	<b>7 541,0</b>	<b>0,0</b>	<b>7 541,0</b>
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>3 813,2</b>	<b>750,3</b>	<b>4 563,5</b>	<b>3 986,1</b>	<b>678,6</b>	<b>4 664,8</b>
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	538,9	105,1	644,0	554,1	95,0	649,2
<b>Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>4 352,1</b>	<b>855,4</b>	<b>5 207,7</b>	<b>4 540,2</b>	<b>773,6</b>	<b>5 313,9</b>
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	-126,2		-126,2	316,6		316,6
Forventet premiebetaling neste år	811,6		811,6	514,5		514,5
Forventet utbetaling neste år	-329,2		-329,2	-297,0		-297,0

## Endringer i forpliktelsen

Beløp inkluderer arbeidsgiveravgift.

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
<b>Endringer i forpliktelsen:</b>				
Netto pensjonsforpliktelse 1.1	2 842,4	3 634,3	5 313,9	6 895,2
Resultatført pensjonskostnad	226,7	250,9	347,3	369,9
Premiebetalinger	-537,8	-310,8	-817,5	-406,8
Administrasjonskostnader	2,9	2,9	3,2	3,3
Utbetaling - usikrede ordninger	-47,9	-36,7	-56,6	-49,5
Fusjon/fisjon	2,3	182,1	0,0	0,6
Estimatavvik mot utvidet resultat	253,1	-880,1	417,4	-1 498,6
Gevinst ved realisasjon	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Netto pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>2 741,7</b>	<b>2 842,4</b>	<b>5 207,7</b>	<b>5 313,9</b>

## Premiefastsettelse ytelse

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

## Sensitiviteter til pensjonsforpliktelsen

Endring i forpliktelse som følge av ett prosentpoeng endring i forutsetninger. Beløp inkluderer arbeidsgiveravgift.

## AVINOR AS

ENDRING I FORPLIKTELSE SOM FØLGE AV ETT PROSENTPOENG ENDRING I FORUTSETNINGER.	2023		2022	
	+1	-1	+1	-1
Diskonteringsrente	-1 252	1 610	-1 218	1 579
Lønnsvekst	302	-261	309	-264
G-regulering	411	-321	356	-265
Pensjonsregulering	847	-722	793	-675

## AVINOR KONSERN

ENDRING I FORPLIKTELSE SOM FØLGE AV ETT PROSENTPOENG ENDRING I FORUTSETNINGER.	2023		2022	
	+1	-1	+1	-1
Diskonteringsrente	-2 253	2 936	-2 205	2 906
Lønnsvekst	405	-359	408	-358
G-regulering	1 006	-822	956	-764
Pensjonsregulering	1 414	-1 204	1 360	-1 152

**NOTE 18** Annen avsetning for forpliktelser

Beløp i MNOK

En avsetning regnskapsføres når konsernet har en forpliktelse (rettslig eller selvpålagt) som følge av en tidligere hendelse, der det er sannsynlig (mer sannsynlig enn ikke) at det vil skje et økonomisk oppgjør som følge av denne forpliktelsen og beløpets størrelse kan måles pålitelig. Hvis effekten er betydelig, beregnes avsetningen ved å neddiskontere forventede fremtidige kontantstrømmer med en diskonteringsrente før skatt som reflekterer markedets prissetting av tidsverdien av penger og, hvis relevant, risikoer spesifikt knyttet til forpliktelsen.

## AVINOR AS

	SLUTTAVTALER	MILJØ	ANNET	SUM
Balanse 01.01.2022	18,3	943,1	0,0	961,4
Endring avsetning	175,1	-13,0	0,0	162,1
Benyttet	-187,4	-65,9	0,0	-253,3
Nåverdieffekt	0,0	42,9	0,0	42,9
Balanse 31.12.2022	6,0	907,2	0,0	913,2
Andel kortsiktig	2,4	0,0	0,0	2,4
Andel langsiktig	3,7	907,2	0,0	910,9
Balanse 01.01.2023	6,0	907,2	0,0	913,2
Endring avsetning	1,4	38,2	6,8	46,5
Benyttet	-6,0	-73,7	0,0	-79,7
Nåverdieffekt	0,0	-54,4	0,0	-54,4
Balanse 31.12.2023	1,5	817,3	6,8	825,7
Andel kortsiktig	1,5	0,0	0,0	1,5
Andel langsiktig	0,0	817,3	6,8	824,2

AVINOR KONSERN	SLUTTAVTALER	MILJØ	ANNET	SUM
Balanse 01.01.2022	23,8	944,7	0,0	968,6
Endring avsetning	175,1	84,6	0,0	259,7
Benyttet	-192,6	-67,3	0,0	-259,8
Nåverdieffekt	0,0	44,9	0,0	44,9
Balanse 31.12.2022	6,4	1 006,9	0,0	1 013,3
Andel kortsiktig	2,7	0,0	0,0	2,7
Andel langsiktig	3,7	1 006,9	0,0	1 010,6
Balanse 01.01.2023	6,4	1 006,9	0,0	1 013,3
Endring avsetning	5,2	13,5	6,8	25,6
Benyttet	-6,3	-121,4	0,0	-127,6
Nåverdieffekt	0,0	-56,1	0,0	-56,1
Balanse 31.12.2023	5,3	842,9	6,8	855,0
Andel kortsiktig	2,7	0,0	0,0	2,7
Andel langsiktig	2,6	842,9	6,8	852,3

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

## SLUTTAVTALER

Dette omfatter frivillige sluttpakker i samsvar med konsernets omstillingspolicy.

## MILJØ

PFAS er fluor organiske forbindelser som tidligere var tilsatt brannskum og som er spredt til grunnen på lufthavnene hvor de nå lekker ut til omkringliggende naturmiljø. Disse forurensningene utgjør risiko for skade på lokalt naturmiljø og menneskelig helse. Norge har forpliktet seg internasjonalt til å redusere utslipp og utlekking av disse forbindelsene. Avinor har de siste årene mottatt flere pålegg fra Miljødirektoratet med krav om kartlegging, utarbeidelse av tiltaksplaner samt gjennomføring av oppryddingstiltak på flere lokaliteter der hvor det er PFAS-forurensning. Det er gjennomført betydelige supplerende undersøkelser og kartlegginger av jord, vann, sediment og biota ved prioriterte lokaliteter.

Avinor jobber aktivt med alternative tiltaksmetoder som mulig alternativ til tradisjonell oppryddingsmetode med graving, transport og deponering på godkjent deponi. Det kan være mulig å gjennomføre oppryddingen på flere lufthavner til en lavere kostnad med alternative metoder. Dette forutsetter imidlertid god dokumentasjon og miljømyndighetenes aksept. Avinor jobber aktivt med tiltaksalternativer på lokaliteter for å vurdere og gjennomføre tiltak som fanger opp mest mulig PFAS så kostnadseffektivt som mulig.

Erfaring med gjennomføring av opprydding på ulike lokaliteter viser at tiltak gjennomføres både til lavere og høyere kostnad enn forutsatt. Dette skyldes at det er flere usikre variabler som ligger til grunn for estimert oppryddingskostnad, som usikkerhet knyttet til grenseverdier for opprydding, arealer og volumer masser som er forurenset. Avinor arbeider aktivt med å redusere usikkerhetene ved å bedre avgrense forurensningene, ha tett dialog med aktører som kan tilby mer kostnadseffektive tiltaksmetoder og uttesting av nye metoder.

I løpet av 2023 er det gjennomført oppryddingsarbeid på lokaliteter ved lufthavnene i Bergen og Haugesund (gjennomført i Avinor AS) og på Svalbard (gjennomført i datterselskapet Svalbard Lufthavn AS). I tillegg er det gjennom 2023 arbeidet med utarbeidelse av flere tiltaksplaner og generelt med kartlegging av omfang forurensning ved flere lokaliteter.

Avsetningen per årsslutt er basert på vurdering av oppryddingskostnaden på konkrete lokaliteter. Avsetningen oppdateres i takt med at ny kunnskap om forventet oppryddingskostnad blir tilgjengelig som følge av ytterligere kartlegginger og utarbeidelse av tiltaksplaner. Det er også gjort påslag i avsetningen for å ta høyde for usikkerheter knyttet til omfang av oppryddingsarbeid på flere lokaliteter. Estimert avsetning er nåverdiberegnet for å reflektere at oppryddingsarbeidet skal gjennomføres frem i tid.

**NOTE 19** Fordringer og annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK

**FORDRINGER**

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
Kundefordringer	993,6	774,5	1 278,1	1 045,8
Påløpte, ikke fakturerte inntekter	56,0	103,6	68,3	114,7
Forskuddsbetalte driftskostnader	93,5	101,7	108,2	132,6
Fordring tilskudd nye lufthavner (note 12)	110,7	229,4	110,7	229,4
Andre kortsiktige fordringer	95,0	108,4	75,5	101,8
<b>Sum</b>	<b>1 348,8</b>	<b>1 317,5</b>	<b>1 640,8</b>	<b>1 624,3</b>

**ANNEN KORTSIKTIG GJELD**

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger)	284,0	249,8	419,9	372,4
Påløpte drifts- og investeringskostnader	872,3	501,4	901,8	513,3
Påløpte rentekostnader	319,7	293,4	319,6	293,4
Forskudd fra kunder	155,2	142,8	193,8	178,2
Forpliktelse tilskudd nye lufthavner (note 12)	0,0	64,0	0,0	64,0
Øvrig kortsiktig gjeld	30,1	39,3	43,7	47,5
<b>Sum</b>	<b>1 661,1</b>	<b>1 290,6</b>	<b>1 878,7</b>	<b>1 468,9</b>

**KUNDEFORDRINGER**

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

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
Kundefordringer	999,9	785,8	1 349,1	1 109,3
Nedskrivning for sannsynlig tap på kundefordringer	-6,3	-11,3	-71,0	-63,5
<b>Bokført verdi kundefordringer</b>	<b>993,6</b>	<b>774,5</b>	<b>1 278,1</b>	<b>1 045,8</b>
Årets konstaterte tap på kundefordringer	12,0	2,9	12,6	-2,2

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

Tap på kundefordringer er klassifisert som andre driftskostnader i resultatregnskapet.

## Spesifikasjon av endring i avsetning for tap

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
Avsetning til tap 01.01.	11,3	7,9	63,5	56,2
Årets avsetning til sannsynlig tap på krav	2,0	3,4	7,5	7,3
Årets konstaterte tap	-12,0	-2,9	-12,6	2,2
Reversert tidligere avsetning	5,0	2,8	12,6	-2,2
Avsetning til tap 31.12.	6,3	11,3	71,0	63,5

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

## Aldersanalyse av kundefordringene

	SUM	IKKE FORFALT	<30 D	31-60 D	61-90 D	>90 D
<b>Avinor AS</b>						
2023	999,9	883,5	90,7	7,5	2,6	15,7
2022	785,8	757,2	23,4	0,0	0,3	4,9
<b>Avinor konsern</b>						
2023	1 349,1	1 150,6	95,4	9,5	3,7	89,8
2022	1 109,3	1 012,5	29,1	0,5	0,7	66,5

## KUNDEFORDRINGER OG ANDRE FORDRINGER I UTENLANDSK VALUTA

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2023	2022	2023	2022
EUR	0,0	0,0	285,7	164,2
Sum	0,0	0,0	285,7	164,2

## NOTE 20 Datterselskap

Beløp i MNOK

### KONSERN

Konsernregnskapet inkluderer Avinor AS og selskaper som Avinor AS har kontroll over. Kontroll over en enhet oppstår når konsernet 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 2023 alle datterselskaper 100 prosent.

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

### MORSELSKAP

Aksjer i datterselskap balanseføres på transaksjonstidspunktet til kostpris og klassifiseres som langsiktige. Aksjene vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi.

Egenkapital for datterselskap er oppgitt før effekter av foreslåtte utbytter og konsernbidrag, som i henhold til IFRS først klassifiseres som forpliktelse når det er fastsatt av generalforsamlingen.

Datterselskap inkludert i det konsoliderte regnskapet for 2023

DIREKTE EIDE	HJEMLAND	FORRETNINGS- KONTOR	HOVED- VIRKSOMHET	EIER-/ STEMMEANDEL	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2023	RESULTAT 2023
Svalbard Lufthavn AS	Norge	Longyearbyen	Flyplassdrift	100 %	104,3	88,0	20,6
Avinor Flysikring AS	Norge	Oslo	Flysikringsstj.	100 %	775,0	454,3	51,5
Avinor Utvikling AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	674,1	579,4	0,4
Sum					1 553,4		

INDIREKTE EIDE	HJEMLAND	FORRETNINGS- KONTOR	HOVED- VIRKSOMHET	EIER-/ STEMMEANDEL	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2023	RESULTAT 2023
Flesland Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	108,0	137,9	16,5
Værnes Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	112,8	122,0	9,4
Sola Hotel Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	86,7	143,2	17,0
Hell Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	8,3	3,5	0,2
Hotell Østre AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	171,2	345,6	40,4
Flyporten AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	61,7	102,9	16,1
Sum					548,8		

Alle indirekte eide datterselskap er eid via Avinor Utvikling AS.

Styret foreslår følgende disponeringer i generalforsamlinger som avholdes i 2024: Avinor Utvikling AS overfører konsernbidrag på totalt 129,9 millioner kroner til Avinor AS.

Det er i 2023 ikke identifisert indikasjoner på varig verdifall for investeringene i datterselskapene for Avinor AS.

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.

## Datterselskap inkludert i det konsoliderte regnskapet for 2022

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

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

Alle indirekte eide datterselskap er eid via Avinor Utvikling AS.

Styret gjennomførte følgende disponeringer i generalforsamlinger avholdt i 2023: Avinor Utvikling AS og Avinor Flysikring AS overførte konsernbidrag på totalt 130,4 millioner kroner til Avinor AS.

#### Tilbakeført nedskrivning investering i datterselskapet Avinor Flysikring AS

I forbindelse med omorganiseringsprosessen i 2022 ble det gjennomført fornyet verdsettelse av investeringen i Avinor Flysikring AS. Basert på oppdaterte verdsettelse, ble det konstatert at bruksverdi for investeringen overstiger opprinnelig bokført verdi.

Nedskrivningen på MNOK 620 gjennomført per årsslutt 2021 ble dermed i sin helhet reversert i 2022. Tilbakeføringen er presentert som finansinntekt i selskapsregnskapet til Avinor AS.

## NOTE 21 Aksjekapital, aksjonærinformasjon og utbytte

Beløp i MNOK

### AKSJEKAPITAL

Aksjekapitalen i Avinor AS består av 540 010 ordinære aksjer pålydende 10 000 kroner. Total aksjekapital er 5 400,1 millioner kroner.

### AKSJONÆRER

Samtlige aksjer eies av staten ved Samferdselsdepartementet.

### UTBYTTE

Utbyttebetalinger til selskapets aksjonærer klassifiseres som gjeld når utbyttet er fastsatt av generalforsamlingen.

Det er ikke foreslått til generalforsamlingen å vedta utbytte for 2022 eller 2023.

## NOTE 22 Nærstående

Beløp i MNOK

### SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Som eier av Avinor AS er staten ved Samferdselsdepartementet en nærstående part. Avinorkonsernet har langsiktige lån fra Staten.

Samferdselsdepartementet har overordnet myndighet knyttet til strukturen på flyplassnettet og luftfartsavgiftene. En eventuell nedleggelse av en lufthavn eller andre vesentlige endringer i lufthavnstrukturen skal forelegges Samferdselsdepartementet. Endelig avgjørelse tas av Stortinget. Takstregulativet, som bestemmer satser på luftfartsavgifter, skal godkjennes av Samferdselsdepartementet.

### KONSERNSELSKAP

Mellomværender med selskap i samme konsern er oppgitt før effekter av konsernbidrag og utbytter som gis innad i konsernet.

AVINOR AS PER 31.12.2023

	SVALBARD LUFTHAVN AS	AVINOR FLYSIKRING AS	AVINOR FLYPORTEN AS	AVINOR UTVIKLING AS	FLESLAND EIENDOM AS	VÆRNES EIENDOM AS	SOLA HOTEL EIENDOM AS	HELL EIENDOM AS	HOTELL ØSTRE AS	SUM
Lån til foretak i samme konsern	100,0								200,0	300,0
Fordringer	24,3	217,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,0	243,2
Sum	124,3	217,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	201,0	543,2
Annen kortsiktig gjeld	26,7	2 140,1	68,5	30,7	41,0	-0,8	32,2	2,2	64,8	2 405,5
Sum	26,7	2 140,1	68,5	30,7	41,0	-0,8	32,2	2,2	64,8	2 405,5

AVINOR AS PER 31.12.2022

	SVALBARD LUFTHAVN AS	AVINOR FLYSIKRING AS	AVINOR FLYPORTEN AS	AVINOR UTVIKLING AS	FLESLAND EIENDOM AS	VÆRNES EIENDOM AS	SOLA HOTEL EIENDOM AS	HELL EIENDOM AS	HOTELL ØSTRE AS	SUM
Lån til foretak i samme konsern	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,0	0,0	0,0	225,0	330,0
Fordringer	20,2	222,6	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	1,2	248,5
Sum	120,2	222,6	4,3	0,0	0,0	5,0	0,0	0,3	226,2	578,5
Annen kortsiktig gjeld	48,6	2 274,0	63,0	30,3	40,1	-1,9	25,2	2,1	39,7	2 520,9
Sum	48,6	2 274,0	63,0	30,3	40,1	-1,9	25,2	2,1	39,7	2 520,9

### OMORGANISERINGER

2023

I løpet av 2023 er det gjort en omorganisering innad i konsernet, hvor morselskapet Avinor AS har vært involvert.

I virksomhetsoverdragelse 1. oktober 2023 ble virksomhet tilknyttet 7 ansatte med ansvar for leveranse av drifts- og vedlikeholdstjenester solgt fra datterselskapet Avinor Flysikring AS til Avinor AS.

Vederlaget ble fastsatt til virkelig verdi. Ettersom det er en omorganisering med uendret eierskap, ble virksomhetsoverdragelsen gjennomført med regnskapsmessig kontinuitet. Det var dermed bokførte verdier i selskapsregnskapet til selger som ble videreført i selskapsregnskapet til kjøper. Forskjell mellom vederlag til virkelig verdi og overførte bokførte verdier ble tilordnet annen egenkapital. Konsernregnskapet er ikke påvirket av virksomhetsoverdragelsen.

2022

I 2022 ble det gjort omorganiseringer innad i konsernet hvor morselskapet Avinor AS var involvert i virksomhetsoverdragelser. I tillegg ble deler av virksomheten i datterselskapet Avinor Flysikring AS innfusjonert i Avinor AS.

Omorganiseringene påvirket selskapsregnskapet til morselskapet Avinor AS. Omorganiseringene har ikke påvirket konsernregnskapet.



### Virksomhetsoverdragelser

Virksomhetsoverdragelser i Avinor-konsernet i løpet av 2022:

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

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

Vederlaget ved virksomhetsoverdragelsene er fastsatt til virkelig verdi. Ettersom det er en omorganisering med uendret eierskap, er virksomhetsoverdragelsene gjennomført ved å videreføre konsernverdier. Forskjell mellom vederlaget til virkelig verdi og overførte bokførte verdier er tilordnet annen egenkapital.

Virksomhetsoverdragelsene er behandlet som skattemessige transaksjoner.

### Fusjon

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

Ved overføringen ble 205 ansatte overført fra Avinor Flysikring AS til Avinor AS.

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

Overføringen er gjennomført med skattemessig kontinuitet.

## NOTE 23 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	
	2023	2022	2023	2022
Varige driftsmidler	6 294,4	3 109,1	6 338,1	3 164,9
Sum	6 294,4	3 109,1	6 338,1	3 164,9

## NOTE 24 Betingede utfall og usikre forpliktelser

Beløp i MNOK

### FORSVARETS FLYSTASJONER

Stortinget vedtok 15. november 2016 at Andøya militære flystasjon skal legges ned når dagens P-3 Orion overvåkningsfly utfases og at det skal etableres en hovedbase for overvåking/fremskutt base for kampfly på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes.

Operasjoner med F35 kampfly startet opp på Harstad/Narvik lufthavn Evenes ved årsskiftet 2021/2022. Aktiviteten med F35 medfører et meget høyt støynivå, hvor det i områder er støynivå som medfører risiko for hørselsskade om en utsettes for det. Det pågår arbeider for å vurdere behov for tiltak, og det kan medføre behov for etablering av omfattende bygningsmessige konstruksjoner for å beskytte reisende og andre besøkende.

Nedleggelsen av Andøya flystasjon innebærer endringer i driftsansvaret ved Andøya lufthavn. Avinor overtok lufthavnoperatøransvaret fra Forsvaret medio 2023, men forsvaret leverer flyplassdriftstjenester frem til Forsvarets fremtidige ambisjonsnivå og Avinors driftskonsept er etablert, planlagt til medio 2024. Prosessen skal bidra til å fastlegge rammebetingelser for overføringen av ansvaret, hvor en viktig faktor er finansiering av de merkostnader og merinvesteringer Avinor påføres.

### PENSJONER

Ny offentlig tjenstepensjonsordning

Ny lov om offentlig tjenstepensjonsordning, med ikrafttredelse 1. januar 2020, ble vedtatt av Stortinget i juni 2019. Loven inneholder ikke bestemmelser om ny AFP-ordning eller regler for særalderspensjon. Fullstendige regnskapsmessige effekter av ny lov kan derfor ikke beregnes før endelige regler er vedtatt.

#### Offentlig AFP

Fra 2025 er det besluttet at AFP for ansatte i offentlig sektor skal legges om til å bli en ordning som yter et livsvarig påslag til alderspensjonen fra folketrygden, etter mønster fra AFP-ordningen for ansatte i privat sektor. Alle detaljene rundt AFP er ennå ikke vedtatt. Regnskapsmessige effekter av ny lov kan derfor ikke beregnes før endelige regler er vedtatt.

#### Særalderspensjon

I august 2023 inngikk regjeringen og partene i offentlig sektor en avtale om pensjonsreglene for yrkesgrupper med særaldersgrenser for ansatte født etter 1962. Et særalderspåslag sikrer at livsvarig pensjon ikke blir vesentlig lavere for ansatte med særaldersgrense enn for dem med vanlig aldersgrense.

Reglene er foreløpig ikke formelt vedtatt i Stortinget, og det er mange detaljer som ikke er avklart ennå. Det forventes at regelverket sendes på høring i løpet av 2024. Det er gitt signaler om at regelverket vil være på plass fra 2026. Når regelverket er vedtatt i Stortinget og kan beregnes, vil de som har fått rett på særalderspåslag få etterbetalt påslaget.

Det er foreløpig ikke tatt noen beslutning hvorledes Avinor vil forholde seg til nytt regelverk for ansatte som ikke er knyttet formelt til en offentlig pensjonsordning.

Regnskapsmessige effekter av nye regler kan ikke beregnes før endelige regler er vedtatt og det er besluttet hvordan Avinor vil forholde seg til disse.

#### Privat AFP

Konsernet er tilsluttet ordningen for privat AFP som gjelder alle ansatte som har gått over fra ytelsesbasert pensjon i Statens Pensjonskasse til innskuddsbasert pensjon. Ordningen er basert på et trepartssamarbeid mellom arbeidsgiverorganisasjoner, arbeidstakerorganisasjoner og staten og er å anse som ytelsesbasert flerforetaksordning. Det er foreløpig ikke mulig, med tilstrekkelig grad av pålitelighet, å beregne konsernets andel av forpliktelsene i ordningen. Ordningen regnskapsføres derfor som en innskuddsordning med løpende kostnadsføring av premiebetalingene.

**NOTE 25** Hendelser etter balansedagen*Beløp i MNOK*

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.

**OVERTAKELSE AV TOMTEAREALER NY LUFTHAVN BODØ**

I januar 2024 overtok Avinor tomtearealene hvor ny lufthavn Bodø skal bygges. Avinor har samtidig mottatt statstilskudd tilsvarende kjøpesummen som er innregnet som en reduksjon i tomtearealenes balanseførte verdi. Overtakelsen av tomtearealene har dermed ikke medført økning i balanseførte anleggsmidler eller kontantutlegg av betydning for Avinor.



## 8.2 ERKLÆRING FRA STYRET OG KONSERNESJEF

### 8.2.1 Generelt

Det bekreftes at selskaps- og konsernregnskapet for Avinor er avlagt under forutsetning om fortsatt drift.

Det foreslås at resultatet for Avinor AS på kr 231,5 millioner kroner overføres til annen egenkapital. Det foreslås ikke utbetaling av utbytte for regnskapsåret 2023.

### 8.2.2 Årsberetning

Innholdet i årsberetningen som kreves i samsvar med regnskapsloven samt andre lover er fordelt i års- og bærekraftrapporten på relevante kapitler.

Nedenstående oversikt gir informasjon om hvor i rapporten de ulike påkrevde elementene i årsberetningen finnes:

Lovreferanse	Innhold	Kapittelreferanse	Side
Regnskapsloven			
§ 3-3a, 1. ledd	Opplysninger om arten av virksomheten og hvor virksomheten drives, inkludert opplysning om eventuelle filialer.	1. Om Avinor	15
§ 3-3a, 2. ledd	Oversikt over utviklingen og resultatet av den regnskapspliktiges virksomhet og av dens stilling, sammen med en beskrivelse av de mest sentrale risikoer og usikkerhetsfaktorer den regnskapspliktige står overfor.	7. Økonomiske resultater 6. Risikoforhold	96 91
§ 3-3a, 2. ledd	Opplysning om forsknings- og utviklingsaktiviteter.	2.3.5. FoU og innovasjon	31
§ 3-3a, 5. ledd	Redegjørelse som gir grunnlag for å vurdere den regnskapspliktiges framtidige utvikling, herunder om årets resultat er i samsvar med tidligere angitte resultatmål og forventet utvikling.	7. Økonomiske resultater	96
§ 3-3a, 6. ledd	Opplysninger om finansiell risiko av betydning for å bedømme foretakets eiendeler, gjeld finansiell stilling og resultat.	6. Risikoforhold 7. Økonomiske resultater	91 96
§ 3-3a, 7. ledd	Opplysninger om forutsetningen om fortsatt drift.	8.2.1. Generelt	164
§ 3-3a, 8. ledd	Forslag til anvendelse av overskudd eller dekning av tap.	8.2.1. Generelt	164
§ 3-3a, 9. ledd	Opplysninger arbeidsmiljøet og en oversikt over iverksatte tiltak som har betydning for arbeidsmiljøet. Særskilt opplysning om skader, ulykker og sykefravær.	5.8. Egen arbeidskraft	74
§ 3-3a, 10. ledd	Opplysninger om forhold ved virksomheten, herunder dens innsatsfaktorer og produkter, som kan medføre en ikke ubetydelig påvirkning av det ytre miljø. Det skal opplyses om hvilke miljøvirkninger de enkelte forhold ved virksomheten gir eller kan gi, samt hvilke tiltak som er eller planlegges iverksatt for å forhindre eller redusere negative miljøvirkninger.	5.2. Klimaendringer 5.3. Forurensing 5.4. Biologisk mangfold og økosystemer	40 48 54
§ 3-3a, 11. ledd	Opplysninger om det er tegnet forsikring for styrets medlemmer og daglig leder for deres mulige ansvar overfor foretaket og tredjepersoner og i tilfelle om forsikringsdekningen.	Vedlegg: eierstyring og selskapsledelse, punkt 9.	178

Lovreferanse	Innhold	Kapittelreferanse	Side
Regnskapsloven			
§ 3-3a, 13. ledd	Opplysninger som nevnt i verdipapirhandeloven § 5-8 a.	Spesifisert nedenfor	
§ 3-3b	Redegjørelse om foretaksstyring	Vedlegg: eierstyring og selskapsledelse	176
§ 3-3c	Redegjørelse om samfunnsansvar	5. Bærekraft	39
Verdipapirhandeloven			
§ 5-8 a, 1. punkt	Beskrivelse av vedtektsbestemmelser som begrenser retten til å omsette selskapets aksjer.	Ikke aktuelt	
§ 5-8 a, 2. punkt	Beskrivelse av hvem som utøver rettighetene til aksjer i eventuelle ansatteaksjeordninger når myndigheten ikke utøves direkte av de ansatte som er omfattet av ordningen.	Ikke aktuelt	
§ 5-8 a, 3. punkt	Opplysninger om avtaler mellom aksjeeiere selskapet er kjent med som begrenser mulighetene til å omsette eller utøve stemmerett for aksje	Ikke aktuelt	
§ 5-8a, 4. punkt	Opplysninger om vesentlige avtaler selskapet er part i hvis vilkår trer i kraft, endres eller opphører som følge av et overtakelsestilbud, samt en redegjørelse for vilkårene.	Ikke aktuelt	
Likestillings- og diskrimineringsloven			
§ 26 a	Redegjørelse for den faktiske tilstanden når det gjelder kjønnslikestilling i virksomheten og hva de gjør for å oppfylle aktivitetsplikten etter § 26.	5.8.3. Mangfold og inkludering gjør Avinor bedre	76
Åpenhetsloven			
§ 5	Redegjørelse om aktsomhetsvurderinger i samsvar med Åpenhetsloven	5.9. Redegjørelse åpenhetsloven	82

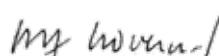
Oslo, 19. mars 2024




Anne Carine Tanum  
Styrets leder



Ola H. Strand  
Nestleder



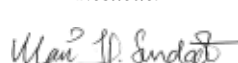
Rolf G. Roverud



Inger-Lise Strøm



Linda Bernander Silseth



Mari Halvorsen Sundgot



Heidi Anette Sørum



Sverre Ivar Elsbak



Abraham Foss  
Konsernsjef

## 8.2.3 Erklæring i samsvar med Verdipapirhandelloven § 5-5

Vi erklærer etter beste overbevisning at:

- årsregnskapet for perioden 1. januar til 31. desember 2023 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.
- årsberetningen gir en rettviseende oversikt over utviklingen, resultatet og stillingen til selskapet og konsernet, sammen med en beskrivelse av de mest sentrale risiko- og usikkerhetsfaktorer selskapet og konsernet står overfor.

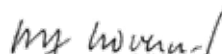
Oslo, 19. mars 2024



Anne Carine Tanum  
Styrets leder



Ola H. Strand  
Nestleder



Rolf G. Roverud



Inger-Lise Strøm



Linda Bernander Silseth




Mari Halvorsen Sundgot



Heidi Anette Sørum



Sverre Ivar Elsbak



Abraham Foss  
Konsernsjef



Statsautoriserte revisorer  
Ernst & Young AS

Stortorvet 7, 0155 Oslo  
Postboks 1156 Sentrum, 0107 Oslo

Foretaksregisteret: NO 976 389 387 MVA  
Tlf: +47 24 00 24 00

www.ey.no  
Medlemmer av Den norske Revisorforening

## UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Til generalforsamlingen i Avinor AS

## Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

### Konklusjon

---

Vi har revidert årsregnskapet for Avinor AS som består av selskapsregnskapet og konsernregnskapet. Selskapsregnskapet og konsernregnskapet består av balanse per 31. desember 2023, resultatregnskap, oppstilling over totalresultat, oppstilling over endringer i egenkapital og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder vesentlige opplysninger om regnskapsprinsipper.

Etter vår mening oppfylder årsregnskapet gjeldende lovkrav og gir et rettvise bilde av selskapets og konsernets finansielle stilling per 31. desember 2023 og av deres resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU.

Vår konklusjon er konsistent med vår tilleggsrapport til revisjonsutvalget.

### Grunnlag for konklusjon

---

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og *International Code of Ethics for Professional Accountants* (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Vi er ikke kjent med at vi har levert tjenester som er i strid med forbudet i revisjonsforordningen (EU) No 537/2014 artikkel 5 nr. 1.

Vi har vært Avinor AS revisor sammenhengende i 11 år fra valget på generalforsamlingen den 18. september 2013 for regnskapsåret 2013 (med gjenvalg på generalforsamlingen den 31. januar 2018).

### Sentrale forhold ved revisjonen

---

Sentrale forhold ved revisjonen er de forhold vi mener var av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet for 2023. 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.



---

## Nedskrivningsvurderinger – varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

### *Grunnlag for det sentrale forholdet*

Konsernet har balanseførte varige driftsmidler på kr 38 376 millioner, samt immaterielle eiendeler eksklusive utsatt skattefordel på kr 1 721 millioner. Verdien av den kontantgenererende enheten lufthavnvirksomhet er sensitiv for endringer i lufttrafikk og antall reisende. Digitaliseringstrenden som etablerte seg igjennom Covid-pandemien, spesielt for forretningsreisende, samt økt fokus på klima, miljø og bærekraft innebærer en risiko for varige endringer i reisevaner. Dette kan medføre færre reisende eller lavere trafikkvekst enn tidligere forutsatt og dermed lavere inntekter for konsernets lufthavnvirksomhet. Ledelsen har derfor identifisert indikasjoner på verdifall på lufthavnvirksomheten og har foretatt nedskrivningsvurderinger ved å estimere gjenvinnbart beløp som er det høyeste av bruksverdi og virkelig verdi fratrukket kostnadene ved avhendelse. Nedskrivningsvurderingene er basert på fremtidige prognoser for flytrafikk og relaterte kommersielle leieinntekter, lufthavnsavgifter, driftskostnader, investeringer og diskonteringsrente. I tillegg reflekterer prognosen resultatforbedringer gjennom driftseffektivisering, samt ledelsens forutsetning om at staten vil bidra til en varig årlig resultatforbedring. Som følge av omfanget av skjønnsmessige vurderinger, usikkerhet i estimer og forutsetninger som benyttes i ledelsens modeller for beregning av bruksverdi, har nedskrivningsvurderingene vært et sentralt forhold ved revisjonen.

### *Våre revisjonshandlinger*

Vi sammenlignet forutsetningene i kontantstrømmene mot ledelse- og styregodkjente prognoser, samt eksterne prognoser for flytrafikk utarbeidet av anerkjente bransjeorganisasjoner. Videre sammenlignet vi estimerte driftskostnader mot historiske data. Vi evaluerte forutsetning om resultatforbedringer i kontantstrømprognoene mot intern og eksternt dokumentasjon. Vi vurderte diskonteringsrenten mot eksternt informasjon om risikofri rente på statsobligasjoner, beta- og markedsrisikopremie for sektoren og justeringer for selskapsspesifikke faktorer. Vi etterregnet nedskrivningsvurderingene samt ledelsens sensitivitetsanalyse. Vi vurderte også nedskrivningsvurderingene og noteopplysningene mot kravene i IFRS Accounting Standards som godkjent av EU. Vi viser til note 3 for informasjon om estimatusikkerhet og note 14 om Nedskrivningsvurderinger av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler.





## Pensjoner

### *Grunnlag for det sentrale forholdet*

Morselskapet og konsernet hadde ved utgangen av regnskapsåret brutto pensjonsforpliktelse på henholdsvis kr 7 989 millioner og kr 13 008 millioner. Verdsettelsen av pensjonsforpliktelsene krever betydelig grad av skjønn, teknisk kompetanse og bruk av eksperter (ekstern aktuar) ved beregning av forpliktelsene. Mindre endringer i de viktigste forutsetningene som benyttes i verdsettelsen av pensjonsforpliktelsene som lønnsvekst, diskonteringsrente, pensjonsregulering, forventet dødelighet, og uttak fra avtalefestet pensjonsordning (AFP) og særaldersordning vil ha vesentlig innvirkning på beregningen av forpliktelsene. Disse forholdene har samlet stor betydning for regnskapet og gjør at dette har vært et sentralt forhold i vår revisjon.

### *Våre revisjonshandlinger*

Vi vurderte forutsetninger knyttet til diskonteringsrente og dødelighet med eksterne og offentlig tilgjengelige forutsetninger fra Norsk Regnskapsstiftelse. Videre sammenlignet vi forutsetninger knyttet til lønnsvekst mot konsernets historiske og forventede fremtidig utvikling. Vi vurderte endringer i forutsetninger knyttet til uttak av avtalefestet pensjonsordning (AFP) og særaldersordning mot historisk informasjon og antatt fremtidig utvikling, samt vurderte grunnlaget for økning i pensjonsforpliktelse relatert til fremtidig pensjonsregulering. Vi kontrollerte bestand-data lagt til grunn ved beregning av pensjonsforpliktelsene og vurderte kompetansen og objektiviteten til konsernets eksterne aktuar. Vi viser til note 17 Pensjoner i årsregnskapet for ytterligere informasjon.

## Øvrig informasjon

Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Styret og konsernsjef (ledelsen) er ansvarlig for den øvrige informasjonen. Vår konklusjon om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke den øvrige informasjonen, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese den øvrige informasjonen med det formål å vurdere om årsberetningen, redegjørelsen om foretaksstyring og redegjørelsen om samfunnsansvar inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav og hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen og årsregnskapet eller kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon. Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen er vesentlig inkonsistent med årsregnskapet, inneholder vesentlig feilinformasjon eller at årsberetningen, redegjørelsen om foretaksstyring eller redegjørelsen om samfunnsansvar ikke inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav, er vi pålagt å rapportere det.

Vi har ingenting å rapportere i så henseende, og vi mener at årsberetningen, redegjørelsen om foretaksstyring og redegjørelsen om samfunnsansvar er konsistente med årsregnskapet og inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

## Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.



Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets og konsernets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvikle selskapet, konsernet eller virksomheten, eller ikke har noe annet realistisk alternativ.

### Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betyggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan skyldes misligheter eller feil og er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten det skyldes misligheter eller feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets og konsernets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimaterne og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape betydelig tvil om selskapets og konsernets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet og konsernet ikke kan fortsette driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.
- innhenter vi tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis vedrørende den finansielle informasjonen til enhetene eller forretningsområdene i konsernet for å kunne gi uttrykk for en mening om konsernregnskapet. Vi er ansvarlige for å fastsette strategien for, samt å følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen, og vi har et udelt ansvar for konklusjonen på revisjonen av konsernregnskapet.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte omfanget av og tidspunktet for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i den interne kontrollen som vi avdekker gjennom revisjonen.

Vi avgir en uttalelse til revisjonsutvalget om at vi har etterlevd relevante etiske krav til uavhengighet, og kommuniserer med dem alle relasjoner og andre forhold som med rimelighet kan tenkes å kunne påvirke vår uavhengighet, og der det er relevant, om tilhørende forholdsregler.



5

Av de forholdene vi har kommunisert med styret, tar vi standpunkt til hvilke som var av størst betydning for revisjonen av årsregnskapet for den aktuelle perioden, og som derfor er sentrale forhold ved revisjonen. Vi beskriver disse forholdene i revisjonsberetningen med mindre lov eller forskrift hindrer offentliggjøring av forholdet, eller dersom vi, i ekstremt sjeldne tilfeller, beslutter at forholdet ikke skal omtales i revisjonsberetningen siden de negative konsekvensene ved å gjøre dette med rimelighet må forventes å oppveie allmennhetens interesse av at forholdet blir omtalt.

Oslo, 19. mars 2024  
ERNST & YOUNG AS

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Trond Stian Nytveit', written over a light blue horizontal line.

Trond Stian Nytveit  
statsautorisert revisor



1-3

4-10

Flight information screens displaying various flight details and a security check sign.

Ass  
Spe

Assistance icons: wheelchair, umbrella, walking stick, person with backpack.

Assistansjeneste  
Special Assistance

ers

Person with luggage cart and airport seating area.

## 9. Vedlegg

### Alternative resultatmål (APM)

Avinor utarbeider selskaps- og konsernregnskap i samsvar med International Financial Reporting Standards (IFRS) som fastsatt av EU. Alternative resultatmål er måltall som ikke er definert eller angitt i IFRS, men som Avinor benytter for å gi supplerende informasjon om drift og finansiell stilling. De alternative resultatmålene er konsistent beregnet over tid, og utledet fra finansielle størrelser beregnet i samsvar med IFRS.

#### DRIFTSRESULTAT FØR AVSKRIVNINGER / EBITDA

Resultatmålet viser resultat før finansposter, skatt og av- og nedskrivninger.

Avinor benytter EBITDA som et alternativt resultatmål, da dette er en tilnærming til beregning av fri kontantstrøm fra driften.

EBITDA er direkte avstembar mot og spesifisert på egen linje i resultatregnskapet.

#### RENTEBÆRENDE GJELD

Avinor benytter rentebærende gjeld som et alternativt resultatmål for å gi informasjon om størrelsen på og utviklingen av den rentebærende gjelden i selskapet og konsernet.

Beregning og avstemming av rentebærende gjeld

	Kilde	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
		2023	2022	2023	2022
<b>Langsiktig rentebærende gjeld</b>					
Lån fra staten	Balanse	0,0	305,5	0,0	305,5
Annen langsiktig gjeld	Balanse	21 865,0	20 447,0	21 865,0	20 447,0
Leieforpliktelser	Balanse	293,5	457,3	316,2	472,2
<b>Sum langsiktig rentebærende gjeld</b>		<b>22 158,5</b>	<b>21 209,7</b>	<b>22 181,2</b>	<b>21 224,7</b>
<b>Kortsiktig rentebærende gjeld</b>					
Sertifikatlån	Balanse	1 499,9	0,0	1 499,9	0,0
Første års avdrag langsiktig gjeld	Balanse	832,6	971,5	832,6	971,5
Leieforpliktelser	Balanse	59,3	72,7	42,1	62,8
<b>Sum kortsiktig rentebærende gjeld</b>		<b>2 391,8</b>	<b>1 044,1</b>	<b>2 374,6</b>	<b>1 034,3</b>
<b>Rentebærende gjeld</b>		<b>24 550,3</b>	<b>22 253,9</b>	<b>24 555,8</b>	<b>22 259,0</b>

## NETTO RENTEBÆRENDE GJELD

Netto rentebærende gjeld er utgangspunkt for beregning av egenkapitalandelene som ligger til grunn for egenkapitalkrav i låneavtaler og selskapets vedtekter.

Beregning og avstemming av netto rentebærende gjeld

	Kilde	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
		2023	2022	2023	2022
Rentebærende gjeld	APM	24 550,3	22 253,9	24 555,8	22 259,0
Renteswapper - kontantstrømsikring. Gjeld	Note 16	734,5	1 585,9	734,5	1 585,8
Renteswapper - kontantstrømsikring. Eiendel	Note 16	-1 903,8	-855,5	-1 903,8	-855,5
Renteswapper - virkelig verdi sikring. Eiendel	Note 16	-721,0	-522,4	-721,0	-522,4
Kontanter og kontantekvivalenter	Balanse	-1 423,3	-1 188,6	-1 423,3	-1 188,6
<b>Netto rentebærende gjeld</b>		<b>21 236,8</b>	<b>21 273,3</b>	<b>21 242,2</b>	<b>21 278,3</b>

## EGENKAPITALANDEL LÅNEAVTALER

Avinor oppgir egenkapitalandel knyttet til låneavtaler for å opplyse om selskapets overholdelse av krav som långivere har stilt i forbindelse med lån ytt til Avinor.

Det er angitt egenkapitalkrav i låneavtaler med Den Europeiske Investeringsbanken og Den Nordiske Investeringsbank. I henhold til låneavtalene skal konsernet ha en egenkapitalandel som ikke underskrider 30 prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld. Egenkapitalkravene er satt på konsernets balanse, og det er dermed kun egenkapitalandel for konsernet som beregnes.

	Kilde	AVINOR KONSERN	
		2023	2022
Egenkapital	Balanse	13 461,4	13 357,9
Netto rentebærende gjeld	APM	21 242,2	21 278,3
<b>Sum egenkapital og rentebærende gjeld</b>		<b>34 703,6</b>	<b>34 636,2</b>
<b>Egenkapitalandel låneavtaler *</b>		<b>38,8 %</b>	<b>38,6 %</b>

\* Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld

## VEDTEKTSFESTET EGENKAPITALANDEL

Avinor har i vedtektenes paragraf 5 et eksplisitt krav til egenkapitalandel, som gjennomgående omtales som vedtektsfestet egenkapitalandel.

Avinor benytter vedtektsfestet egenkapitalandel som et alternativt resultatmål ettersom dette er en sentral størrelse for å vurdere konsernets soliditet og kapasitet for å ta opp ytterligere ekstern finansiering. I henhold til vedtektene er vedtektsfestet egenkapitalandel kun relevant for konsernet, og følgelig er det kun for konsernets balansestørrelser vedtektsfestet egenkapitalandel beregnes ut fra.

Vedtektenes paragraf 5: Langsiktige lån til finansiering av anleggsmidler kan bare tas opp innenfor en ramme som sikrer at konsernets egenkapital ikke underskrider 40 prosent av summen av konsernets til enhver tid netto rentebærende gjeld og egenkapital. Ved inngåelse av langsiktige finansieringsavtaler kan det ikke stilles pant i enkelte eiendeler i Avinor AS eller datterselskaper som inngår i konsernets basisvirksomhet.

Regnskapsstandard for beregning av leieforpliktelser knyttet til finansielle leieavtaler (IFRS 16) ble implementert etter at vedtektenes paragraf 5 ble fastsatt. Implementering av nye regnskapsstandarder skal etter ledelsens vurdering ikke påvirke vedtektsfestet egenkapitalkrav, og dermed trekkes leieforpliktelser ut av netto rentebærende gjeld ved beregning av vedtektsfestet egenkapitalandel.

## Beregning og avstemming av vedtektsfestet egenkapitalandel

	Kilde	AVINOR KONSERN	
		2023	2022
Netto rentebærende gjeld	APM	21 242,2	21 278,3
Leieforpliktelser, langsiktig	Balanse	-316,2	-472,2
Leieforpliktelser, kortsiktig	Balanse	-42,1	-62,8
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		20 883,9	20 743,3
Egenkapital	Balanse	13 461,4	13 357,9
Sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelser		34 345,3	34 101,2
Vedtektsfestet egenkapitalandel *		39,2 %	39,2 %

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

## EGENKAPITALANDEL

Avinor benytter egenkapitalandel som et alternativt resultatmål for å gi informasjon om selskapet og konsernets soliditet.

## Beregning og avstemming av egenkapitalandel

	Kilde	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
		2023	2022	2023	2022
Egenkapital	Balanse	13 467,6	13 310,3	13 461,4	13 357,9
Sum egenkapital og gjeld	Balanse	47 331,3	45 451,7	47 814,5	45 935,4
Egenkapitalandel		28,5 %	29,3 %	28,2 %	29,1 %

## KONTANTSTRØM FØR ENDRING GJELD

Avinor benytter kontantstrøm før endring gjeld som et alternativt resultatmål for å gi informasjon om nivået på kontranstrømmer som genereres eksklusiv effekter av økning eller reduksjon gjeld. Dette gir en informasjon om konsernets likviditetsutvikling før avdrag på lån og gir indikasjon på behov for tilførsel av kapital gjennom låneopptak.

## Beregning og avstemming av kontantstrøm før endring gjeld

	Kilde	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
		2023	2022	2023	2022
Netto kontantstrøm fra driften	Kontantstrømoppstilling	3 188,9	2 591,3	3 353,8	2 845,8
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	Kontantstrømoppstilling	-2 539,9	-2 457,2	-2 800,4	-2 745,5
Betalte renter	Kontantstrømoppstilling	-871,1	-656,7	-788,9	-630,2
Kontantstrøm før endring gjeld		-222,0	-522,6	-235,5	-529,9

## IKKE FINANSIELLE MÅLTALL

Avinor benytter også ikke finansielle måltall for å gi informasjon om driften. Ikke finansielle måltall er ikke utledet av finansielle størrelser beregnet i samsvar med IFRS. Ikke finansielle måltall er konsistent definert over tid. Sentrale ikke finansielle måltall er beskrevet nedenfor.

## Regularitet

Regularitet angir andelen av planlagte flygninger som faktisk blir gjennomført.

## Punktlighet

Punktlighet angir andelen av flyavgangene som gikk i rute eller var mindre enn 15 minutter forsinket.

# Eierstyring og selskapsledelse (NUES)

## 1. REDEGJØRELSE FOR EIERSTYRING OG SELSKAPSELEDELSE

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

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

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

## 2. VIRKSOMHET

Avinor er et konsern med aktivitet innen samferdselssektoren i Norge. Morselskapet Avinor AS er heleid av staten ved Samferdselsdepartementet, og er klassifisert som et kategori 2-selskap. I det ligger at statens mål er bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål. Selskapene i denne kategorien opererer primært ikke i konkurranse med andre. Konsernets hovedkontor er i Oslo. Selskapets virksomhet er beskrevet i vedtektene, som er tilgjengelig på [www.avinor.no](http://www.avinor.no).

Avinors oppdrag er å drive et helhetlig system av 43 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 fordelt på områdene økonomi, kunde og samfunn, interne prosesser og organisasjonsutvikling. Avinor skal skape verdier på en bærekraftig måte.

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

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

Konsernets etiske retningslinjer er sist revidert høsten 2022. Retningslinjene uttrykker konsernets holdninger i møte med kunder, leverandører, kollegaer og øvrige omgivelser. Etiske retningslinjer er tilgjengelig på [www.avinor.no](http://www.avinor.no).

Avinor er medlem av Transparency International Norge og Etisk Handel Norge.

## 3. SELSKAPSKAPITAL OG UTBYTTE

Selskapets aksjekapital er NOK 5 400 100 000 fordelt på 540 010 aksjer som hver er pålydende NOK 10 000. Konsernets egenkapital skal, i henhold til vedtektenes paragraf 5, til enhver tid være minst 40 prosent av summen av selskapets til enhver tid bokførte rentebærende gjeld og egenkapital. Til og med 31. desember 2024 har Avinor tillatelse til å fravike kravet i vedtektenes paragraf 5, minimum egenkapital skal i denne perioden være minimum 35 prosent.

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.



#### 4. LIKEBEHANDLING AV AKSJEEIERE

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

#### 5. FRI OMSETTELIGHET

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

#### 6. GENERALFORSAMLING

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

#### 7. VALGKOMITÉ

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

#### 8. STYRE, SAMMENSETNING OG UAVHENGIGHET

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

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

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

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

Eier gjennomfører årlig samtaler med det enkelte styremedlem.

Ved årsskiftet 2023/2024 besto styret av:  
Styreleder siden 2018 Anne Carine Tanum  
Styrets nestleder siden 2012 Ola H. Strand  
Styremedlem siden 2016 Linda Bernander Silseth  
Styremedlem siden 2021 Rolf Gunnar Roverud  
Styremedlem siden 2022 Inger Lise Strøm  
Ansattvalgt styremedlem siden 2011 Heidi Anette Sørum  
Ansattvalgt styremedlem siden 2023 Mari Halvorsen Sundgot  
Ansattvalgt styremedlem siden 2023 Sverre Ivar Elsbak

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

## 9. STYRETS ARBEID

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

Styreinstruksen har egen omtale av habilitet der det kommer frem 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 tilfelle skal spørsmålet forelegges styrets leder. Det skal komme frem av styreprotokollen når et av styrets medlemmer er inhabil i den enkelte sak.

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

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

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

### Transaksjoner med nærstående

Styret er ikke kjent med at det i 2023 har forekommet transaksjoner mellom selskapet og aksjeeier, styremedlem, ledende ansatte eller nærstående av disse som kan betegnes som ikke uvesentlige transaksjoner. Styremedlemmer og ledende ansatte fører fortløpende oversikt over sine og nærståendes verv og roller utenfor Avinor-konsernet. Det gjøres stikkprøvekontroller av oversikten mot offentlig tilgjengelig informasjon. Oversikten er også gjenstand for kontroll mot konsernets leverandørregister.

Det ble avholdt 10 styremøter i 2023, hvorav ett ekstraordinært. Møtedeltakelsen var med enkelte unntak, fulltallig.

Styret har etablert revisjons- og risikostyringsutvalg som saksforberedende, og støttende organ for styret i sitt ansvar for regnskapsrapportering, revisjon, intern kontroll og samlet risikostyring. Utvalget hadde 5 møter i 2023.

Utvalget består ved årsskifte 2023/2024 av:

Inger Lise Strøm (leder)  
Rolf Gunnar Roverud  
Heidi Sørum

Styret har etablert HR-, kompensasjons- og HMS-utvalg som saksforberedende organ i saker om godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet og om HMS.

Utvalget skal forberede retningslinjer for- og saker om godtgjørelse til ledende ansatte og gjennomføre løpende vurderinger og overvåking av konsernets policy på dette området. Utvalget skal videre støtte styret i utøvelsen av dets ansvar for internkontroll, styrets beretning og årsrapport, og det samlede HMS-risikobilde. Utvalget hadde 4 møter i 2023.

Utvalget består ved årsskifte 2023/2024 av:

Anne Carine Tanum (leder)  
Linda Bernander Silseth  
Sverre Ivar Elsbak

## 10. RISIKOSTYRING OG INTERN KONTROLL

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

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

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

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

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

Systemer for internkontroll og risikostyring knyttet til regnskapsrapporteringsprosessen

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

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

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

## 11. GODTGJØRELSE TIL STYRET

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

## 12. LØNN OG ANNEN GODTGJØRELSE TIL LEDENDE PERSONER

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

Opplysninger om samlet godtgjørelse til ledende personer er omtalt i note 6 til årsregnskapet, i tillegg til i separat rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer. Både retningslinjer og rapport om lønn og godtgjørelse til ledende personer er inkludert i års- og bærekraftsrapporten.

## 13. INFORMASJON OG KOMMUNIKASJON

Offentlig informasjon om konsernet gis av konsernets ledelse. Konsernet utarbeider hvert år finansiell kalender der datoer for publisering av finansiell informasjon kommer frem. 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 frem fullstendig årsregnskap sammen med årsberetning og årsrapport i slutten av mars måned. Regnskapstall rapporteres kvartalsvis.

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

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

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

#### 14. SELSKAPSOVERTAKELSE

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

#### 15. REVISOR

Avinor har en uavhengig ekstern revisor valgt av generalforsamlingen etter innstilling fra et samlet styre. Revisor fremlegger årlig en plan til styret for gjennomføring av revisjonsarbeidet. Revisor utarbeider årlig en oppsummering av 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 fremgår av note til regnskapet. Generalforsamlingen skal godkjenne revisors godtgjørelse.

## Oversikt over GRI-indikatorer

Denne rapporten er utarbeidet i tråd med GRI Standards/Core. Avinors årsregnskap (selskapsregnskap og konsernregnskap) for 2023 er revidert av Ernst & Young AS. Revisors beretning er gjengitt på side 167-171.

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

### STRATEGI OG ANALYSE

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-14	Forord	s. 12-13

### ORGANISASJONEN

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-1	Navn	Avinor AS
102-2	Produkt	s. 15
102-3	Hovedkontor	Oslo
102-4	Tilstedeværelse	Avinor har virksomhet kun i Norge
102-5	Eierforhold	s. 15
102-6	Markeder	s. 15-16
102-7	Størrelse	s. 15-16
102-8	Ansatte	s. 74-81
102-48	Kollektive avtaler	s. 78
102-9	Leverandørkjede	s. 78-83
102-10	Endringer	s. 21-25
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. 79
102-13	Interesse-org.	Spekter: Sektorråd samferdsel Nasjonalt program for leverandørutvikling: Partner Etisk handel Norge Transparency International

## PRIORITERING

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-45	Oversikt, bedrift	s. 15-21
102-46	Definere rapport-innhold	s. 6-8
102-47	Prioritering	s. 25-32
103-1	Avgrensning	Alle temaer som er blitt vurdert som viktige er relevante for hele Avinors virksomhet.

## DIALOG MED INTERESSETER

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-40	Liste over interessenter	s. 39-40, s. 86-89
102-42	Utvelgelses-grunnlag	s. 39-40, s. 83
102-43	Beskrivelse av dialog	s. 39-40, s. 83
102-44	Temaer	s. 39-40, s. 86-89

## OM RAPPORTEN

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-50	Gjelder for	2023
102-51	Forrige rapport	2022
102-52	Intervall	Årlig
102-53	Kontakt	post@avinor.no
102-54	Type GRI-rapport	GRI Standards/Core
102-55	GRI- indikatoroversikt	s. 181-186
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. 17

## ETISKE RETNINGSLINJER

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-16	Etiske retningslinjer	s. 21-22, s. 82 <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. 25-32 (Konsernstrategi) s. 15-17 (Eierstyring og selskapsledelse)
201-1	Økonomisk resultat	s. 5, s. 96-97

## INDIREKTE ØKONOMISK PÅVIRKNING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 25-32
203-1	Infrastruktur-investeringer	s. 29-32
203-2	Indirekte økonomisk påvirkning	s. 25-32

## ENERGI

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 40
302-1	Energiforbruk	s. 42, s. 46
302-4	Enøk	s. 42

## BIODIVERSITET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 40, s. 54
304-1	Eiendom tilgrensende områder med stor biodiversitetsverdi	s. 54-55
304-2	Påvirkning av biodiversitet	s. 54-55
304-3	Utbedring - habitat	s. 54-55

## UTSLIPP TIL LUFT

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 40
AO5	Luftkvalitet	s. 43
305-1	Direkte klimagassutslipp	s. 28, s.40-41, s. 47-48
305-2	Indirekte klimagassutslipp	s. 28, s. 43, s. 47-48
305-5	Reduksjon klimagassutslipp	s. 28, s.40-41, s. 47-48

## UTSLIPP OG AVFALL

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 40
306-2	Avfall	s. 56-57
306-3	Uhellsutslipp	s. 48-52
AO6	Avisingsvæske	s. 48-52

## ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING - MILJØ

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 40
307-1	Bøter/sanksjoner	Ingen bøter eller lignende

## STØY

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 40
AO7	Støy	s. 52-53

## OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/MILJØ

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

## HMS I AVINOR

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 40, s. 82-89
403-1	HMS-organisering	s. 82-89
403-2	Sykefravær/ H-verdi	s. 82-89



## INTERN KOMPETANSEBYGGING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 28, s. 75-76
404-1	Hvem får tilbud om opplæring?	s. 75-76

## LIKESTILLING I AVINOR

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 70-73
405-1	Likestilling i styret, ledelse, ansatte	s. 76-81

## OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/ARBEIDSFORHOLD OG MENNESKERETTIGHETER

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 40, s. 82-89

## VARSLINGSKANALER

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-2	Policy/styringssystem	s. 22

## IKKE-DISKRIMINERING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 76-78
406-1	Diskrimineringsaker	Ingen tilfeller

## LOKALSAMFUNN

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 39-40, s. 89

## TILTAK MOT KORRUPSJON

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 18, s. 76-83
205-2	Opplæringstiltak anti-korrupsjon	s. 18, s. 76-83
205-3	Korrupsjonstilfeller	Ingen tilfeller

## TILTAK MOT KONKURRANSEHEMMENDE ADFERD

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 21
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. 21, s.82-83
419-1	Bøter, sanksjoner	Ingen tilfeller

## PRODUKTANSVAR – SIKKERHET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 36-37
416-1	Kartlegging av produktsikkerhet	s. 36-37
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. 36-37
419-1	Bøter, sanksjoner	Ingen tilfeller

# Styrets retningslinjer om fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer i Avinor-konsernet

## 1. GENERELT

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

I henhold til vedtektene skal retningslinjene ha det innhold som er angitt i allmennaksjeloven § 6-16 a) med tilhørende forskrift om retningslinjer og rapport om godtgjørelse til ledende personer (FOR-2020-12-11-2730). Fra og med 2023 skal styret også avgi rapport som gir en samlet oversikt over utbetalt og innstående lønn og godtgjørelse som omfattes av retningslinjene i § 6-16 a), jf. allmennaksjeloven § 6-16 b).

Avinors lederlønnspolitikkk skal være i samsvar med Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel (fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 12. desember 2022).

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

## 2. AVINORS FORRETNINGSSTRATEGI, LANGSIKTIGE INTERESSER OG ØKONOMISKE BÆREEVNE

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

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

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

Lederlønningene i Avinor-konsernet skal være konkurransedyktige, men ikke ledende sammenlignet med norske selskaper det er naturlig at Avinor ser hen til. Godtgjørelsesordningen skal være basert på lik lønn for mannlige og kvinnelige ansatte for likt arbeid eller arbeid av lik verdi. Det er et mål å koordinere lønnsfastsettelsen i Avinor-konsernet.

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

## 3. VIRKEOMRÅDE

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

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

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

Retningslinjene gjelder fram til nye retningslinjer er vedtatt av Avinors generalforsamling.

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

## 4. AVINORS PRINSIPPER OM GODTGJØRELSE TIL LEDENDE ANSATTE

### 4.1 Godtgjørelse til medlemmer av styret

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

### 4.2 Godtgjørelse til ledende ansatte i Avinor-konsernet

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

#### 4.2.1 Basislønn

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

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

#### 4.2.2 Styrehonorar

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

#### 4.2.3 Naturalytelser

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

#### 4.2.4 Pensjonsordninger

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

For medlemmer av konsernledelsen i Avinor-konsernet inngått før Statens retningslinjer for lederlønn datert 13. februar 2015, er det etablert en innskuddsbasert alderspensjonsordning for lønn over 12 G samt en ordning med uførepensjon («top-hat»-pensjon). Ingen nye ledende ansatte skal tilbys en slik ordning.

For medlemmer av konsernledelsen ansatt etter 13. februar 2015 gjelder Avinor-konsernets generelle pensjonsordning opp til 12 G som eneste ordning. Det skal ikke påløpe pensjonskostnader ut over hva som eventuelt følger av en skattefavisert ytelsesordning når en leder ikke lenger er ansatt i Avinor-konsernet.

#### 4.2.5 Oppsigelse og etterlønn

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

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

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

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

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

Det må vurderes i det konkrete tilfellet om daglig leder i Avinors datterselskaper skal ha klausul om etterlønn ved tilsetting, jf. arbeidsmiljøloven § 15-16 (2), forhåndsavtale om rimelig sluttvederlag som først konkretiseres ved oppsigelse eller ha ordinært oppsigelsesvern uten klausul om mulighet for etterlønn etter arbeidsmiljøloven § 15-7.

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

## 5. FASTSETTELSE AV KOMPENSASJON TIL LEDENDE ANSATTE

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

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

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

## 6. BESLUTNINGSPROSESS FOR GODKJENNING AV RETNINGSLINJENE

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

## 7. ÅRLIG LØNNSRAPPORT

Styret skal fra 2023 årlig sørge for at det utarbeides en lønnsrapport i tråd med bestemmelsen i allmennaksjeloven § 6-16 b) Rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i noterte selskaper med tilhørende forskrift.

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

## 8. FRAVIKELSE FRA OG ENDRING I RETNINGSLINJENE

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

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

## 9. OFFENTLIGGJØRING

Retningslinjene dateres dagen for generalforsamlingens godkjenning av retningslinjene.

Retningslinjene gjøres tilgjengelige på Avinors nettside som en del av Avinor-konsernets års- og bærekraftsrapport.

# Rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i Avinor-konsernet

## 1. GENERELT

Styret i Avinor-konsernet skal i medhold av Avinors vedtekter § 8 sørge for at det årlig utarbeides rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i samsvar med allmennaksjeloven § 6-16 b) og tilhørende forskrift.

Gjeldende retningslinjer om fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer ble vedtatt i generalforsamling den 16. juni 2022.

## 2. GODTGJØRELSE TIL LEDEDE PERSONER

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

I Avinor-konsernet foreligger det ikke variabel godtgjørelse, bonuser, opsjoner eller aksjeprogram. Ledende personer har kun fastlønsordninger.

Ledende personer mottar også naturalytelser etter ordninger som vurderes som vanlig for tilsvarende stillinger. I tillegg deltar ledende personer i konsernets pensjonsordninger nærmere beskrevet i styrets retningslinjer om lønn og godtgjørelse.

### 2.1 Tabellarisk oversikt over godtgjørelse til ledende personer

Godtgjørelse til ledende personer for det rapporterte regnskapsåret								
Navn på ledende person, stilling (C)	Fot-note	Regnskapsår	Fast godtgjørelse			Pensjonskostnad	Total godtgjørelse	Andel godtgjørelse
			Fastlønn (A)	Honorarer	Frynsegoder (B)	Fast	Fast	Fast
Abraham Foss, konsernsjef		2023	3 644 591	0	14 278	350 262	4 009 131	100 %
		2022	3 457 999	0	8 252	299 542	3 765 793	100 %
Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og konsernstøtte		2023	2 115 841	0	17 364	551 883	2 685 089	100 %
		2022	2 016 851	0	12 188	525 706	2 554 745	100 %
Thorgeir Landevaag, konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling		2023	2 429 682	0	13 428	237 041	2 680 151	100 %
		2022	2 406 314	0	8 252	203 981	2 618 547	100 %
Petter Johannessen, konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO		2023	2 229 480	0	17 446	819 529	3 066 455	100 %
		2022	2 124 170	0	11 420	739 565	2 875 155	100 %
Joachim Lupnaav Johnsen, konserndirektør kommersiell styring og utvikling		2023	2 171 443	0	13 428	277 427	2 462 298	100 %
		2022	2 079 064	0	8 252	242 284	2 329 600	100 %
Anders Kirsebom, konserndirektør regionale lufthavner		2023	2 613 941	0	19 128	629 202	3 262 271	100 %
		2022	2 536 862	0	13 952	518 816	3 069 629	100 %
Lars Vågsdal, konserndirektør teknologi (fra april 2022)		2023	2 900 092	0	13 428	310 431	3 223 952	100 %
		2022	2 049 059	0	6 189	206 040	2 261 288	100 %
Stine Ramstad Westby, konserndirektør store lufthavner		2023	2 668 485	0	13 428	391 514	3 073 426	100 %
		2022	2 538 206	0	8 252	388 034	2 934 492	100 %
John-Ragnar Aarset, konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt (fra februar 2022)		2023	2 209 345	0	13 428	277 427	2 500 200	100 %
		2022	1 685 400	0	7 564	213 955	1 906 919	100 %
Jan Gunnar Pedersen, administrerende direktør Avinor Flysikring AS		2023	2 454 959	0	11 580	330 540	2 797 080	100 %
		2022	2 310 329	0	7 412	263 865	2 581 606	100 %

#### 2.1.1. Fotnoter til tabellarisk oversikt over godtgjørelse til ledende personer

- A) Fastlønn inkluderer månedslønn, feriepenger, trekk feriepenger, fast bilgodtgjørelse, trekkpliktige ytelser, uregelmessige tillegg arbeidstid og kompensasjon pensjonsordninger.  
 B) Frynsegoder inkluderer fordel knyttet til ulike forsikringsordninger (gruppeliv, helse, reise og ulykke).  
 C) Angitt stilling er aktuell stillingstittel.

### 3. GODTGJØRELSE TIL MEDLEMMER AV STYRET

Godtgjørelse til styremedlemmer fastsettes av generalforsamlingen. Enkelte styremedlemmer er også medlem av utvalg til styret (revisjons- og risikostyringsutvalg og HR-, kompensasjons- og HMS-utvalg). Godtgjørelse for disse vervene fastsettes også av generalforsamlingen. Angitt honorar i nedenstående tabell omfatter godtgjørelse for styreverv og deltakelse i utvalg.

#### 3.1. Tabellarisk oversikt over godtgjørelse til medlemmer av styret

Godtgjørelse til medlemmer av styret						
Navn på styremedlem, rolle	Godtgjørelse medlemmer av styret			Total godtgjørelse	Andel godtgjørelse	
	Fot-note	Regnskapsår	Styre honorar	Utvalgs honorar	Fast	Fast
Anne Carine Tanum, styrets leder		2023	496 500	38 000	534 500	100 %
		2022	478 000	36 500	514 500	100 %
Ola H. Strand, styrets nestleder		2023	302 500		302 500	100 %
		2022	291 000		291 000	100 %
Rolf Gunnar Roverud, styremedlem		2023	247 000	44 000	291 000	100 %
		2022	238 000	42 500	280 500	100 %
Linda Bernander Silseth, styremedlem		2023	247 000	23 500	270 500	100 %
		2022	238 000	22 500	260 500	100 %
Inger Lise Strøm, styremedlem (fra juni 2022)		2023	247 000	76 500	323 500	100 %
		2022	121 000	37 500	158 500	100 %
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	A	2023	247 000	44 000	291 000	100 %
		2022	238 000	42 500	280 500	100 %
Mari Halvorsen Sundgot, ansattvalgt styremedlem (fra august 2023)	A	2023	126 000		126 000	100 %
		2022				
Sverre Ivar Elsbak, ansattvalgt styremedlem (fra august 2023)	A	2023	126 000	12 000	138 000	100 %
		2022				
Mike Antonsen, ansattvalgt varamedlem	A	2023	65 000		65 000	100 %
		2022				
Bjørn Tore Mikkelsen, ansattvalgt styremedlem (til august 2023)	A	2023	121 000	11 500	132 500	100 %
		2022	238 000	22 500	260 500	100 %
Olav Aadal, ansattvalgt styremedlem (til august 2023)	A	2023	121 000		121 000	100 %
		2022	238 000		238 000	100 %
Eli Skrøvset, styremedlem (til juni 2022)		2023				
		2022	117 000	36 000	153 000	100 %

#### 3.1.1. Fotnoter til tabellarisk oversikt over godtgjørelse til medlemmer av styret

A) Oppgitt godtgjørelse til medlemmer av styret inkluderer kun godtgjørelse mottatt i egenskap av rollen som styremedlem. Godtgjørelse ansattvalgte styremedlemmer har mottatt i egenskap av ordinært ansettelsesforhold i Avinor-konsernet er ikke medtatt i tabellen.

### 4. AKSJEBASERT GODTGJØRELSE

Ingen personer i Avinor-konsernet har avtale om aksjebasert godtgjørelse.

### 5. RETT TIL Å TILBAKEKALLE VARIABEL GODTGJØRELSE

Ingen personer i Avinor-konsernet har avtale om variabel godtgjørelse.

### 6. FRAVIKELSE FRA RETNINGSLINJENE

Styret kan i ekstraordinære tilfeller beslutte å fravike vedtatte retningslinjer, som angitt i retningslinjenes punkt 8.

I 2023 har det ikke vært tilfeller hvor retningslinjene er fraveket.

## 7. SAMSVAR MED RETNINGSLINJER

Retningslinjene for fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer i Avinor-konsernet skal bidra til oppnåelse av konsernets forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne.

Lederlønningene i Avinor-konsernet skal være konkurransedyktige, men ikke ledende sammenlignet med norske selskaper det er naturlig at Avinor ser hen til. Godtgjørelsesordningen skal være basert på lik lønn for mannlige og kvinnelige ansatte for likt arbeid eller arbeid av lik verdi. Det er et mål å koordinere lønnsfastsettelsen i Avinor-konsernet. Ledergodtgjørelsen skal bidra til måloppnåelse både økonomisk og operativt, og lønssystemet skal være forståelig og akseptabelt.

Avinor gjennomførte i 2023 et lønnsoppgjør der ledende ansatte i konsernet fikk et oppgjør innenfor rammen for lønnsoppgjøret i Avinor-konsernet som var i tråd med rammen for frontfaget (5,2 prosent) på lik linje som øvrige ansatte i konsernet. Styret er av den oppfatning at det må aksepteres at kronemessig lønnsvekst er høyere for ledende ansatte enn øvrige ansatte så lenge Avinor forholder seg til samme prosentvise ramme for oppgjøret som for øvrige ansatte. Dette er i tråd med selskapets uttalte målsetning om konkurransedyktig avlønning. I Avinor-konsernet er det flere grupper av ansatte som grunnet type stilling har lønn som ligger på nivå med ledende ansatte i konsernet, noe som også taler for at det er prosentvis vekst i lønnsnivå som er relevant å forholde seg til ved vurdering av lønnsveksten for ledende ansatte.

For enkelte ledende ansatte har årlig lønnsvekst i 2023 vært høyre/lavere enn 5,2 prosent. Dette skyldes at den ledende ansatte har fått endret lønn i forbindelse med endring av stilling eller ansvarsområde i løpet av året. Tidspunkt for lønnsjustering kan også spille inn på prosentvis lønnsvekst for den enkelte. I tillegg kan endringer i enkeltstående komponenter av total godtgjørelse (skattepliktige fordeler forsikringsordninger, skattepliktig andel av reisekompensasjon eller lignende) også bidra til at årlig endring i kompensasjon tilsynelatende avviker fra avtalt ramme for lønnsvekst, på tross av at den ledende ansatte har hatt en lønnsvekst i samsvar med rammen.

Det er styrets oppfatning at samlet godtgjørelse til ledende personer for 2023 er i overensstemmelse med konsernets retningslinjer, og at retningslinjene er innrettet slik at de bidrar til oppnåelse av konsernets forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne.

## 8. SAMMENLIGNINGSINFORMASJON

Nedenstående tabell gir informasjon om de siste fem regnskapsårs årlige endringer i samlet godtgjørelse for ledende personer, selskapets resultater og endring i gjennomsnittlig lønn for andre ansatte enn ledende personer.

Andre ansatte enn ledende personer er i tabellen definert som alle andre ansatte enn de som er listet særskilt opplistet i tabellen som ledende ansatte.



## 8.1. Tabellarisk oversikt over siste fem års endring i godtgjørelse

SAMMENLIGNBAR TABELL OVER GODTGJØRELSE OG SELSKAPETS YTELSE OVER DE SISTE FEM RAPPORTERTE REGNSKAPSÅR (RFY)							
Godtgjørelse for ledende personer		FOT- NOTE	2019 vs. 2018	2020 vs. 2019	2021 vs. 2020	2022 vs. 2021	2023 vs. 2022
Navn	Stilling C)	A			1 % (D)		
Abraham Foss	Konsernsjef	1				3,7 %	5,2 %
Dag Falk-Petersen	Konsernsjef	2	6,6 %	-1,5 %	7,8 %		
Øyvind Hasaas	Konserndirektør drift og infrastruktur	3	1,2 %	0,3 %	4,4 %		
Stine Ramstad Westby	Konserndirektør store lufthavner	4	11,6 %	13,7 %	8,2 %	3,8 %	5,1 %
Helge Eidsnes	Lufthavndirektør Bergen lufthavn	5		4,3 %	8,9 %		
Aslak Sverdrup	Lufthavndirektør Bergen Lufthavn	6	27,8 %				
Anette Sigmundstad	Lufthavndirektør Stavanger lufthavn	7		-0,8 %	5,1 %		
Leif Anker Lorentzen	Lufthavndirektør Stavanger Lufthavn	8	2,5 %				
Marit Helene Stigen	Lufthavndirektør Trondheim lufthavn	9	11,1 %	0,6 %	6,2 %		
Mari Hermansen	Konserndirektør organisasjon og konsernstøtte	10	3,6 %	0,9 %	4,6 %	3,7 %	5,0 %
Petter Johannessen	Konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO	11	2,7 %	-0,6 %	5,3 %	4,1 %	5,2 %
Anders Kirsebom	Konserndirektør regionale lufthavner	12	5,8 %	-0,1 %	6,3 %	6,1 %	3,1 %
Thorgeir Landevaag	Konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling	13	14,1 %	1,3 %	6,0 %	13,7 %	4,2 %
Joachim Lupnaav Johnsen	Konserndirektør kommersiell styring og utvikling	14			7,5 %	7,5 %	5,1 %
Margrethe Snekerbakken	Konserndirektør strategi, sikkerhet og miljø	15	-2,8 %				
Egil Thompson	Konserndirektør kommunikasjon og marked	16	2,4 %	0,7 %	5,6 %		
Lars Vågsdal	Konserndirektør teknologi	17					5,2 %
John-Ragnar Aarset	Konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt	18					5,4 %
Jan Gunnar Pedersen	Administrerende direktør Avinor Flysikring AS	19				33,1 %	6,6 %
<b>Selskapets resultat</b>							
EBITDA konsern			-13,5 %	-49,4 %	64,4 %	1,4 %	16,0 %
Resultat før skatt konsern			-39,9 %	-202,9 %	129,0 %	105,8 %	-27,8 %
Gj.snittlig godtgjørelse fordelt på antall årsverk		B					
Gj.snittlig årslønn eks. ledergruppe, konsern			3,0 %	1,7 %	2,7 %	3,7 %	5,2 %

## 8.1.1. Fotnoter til tabellarisk oversikt over siste fem års endring i godtgjørelse

- A) Tabell viser endring i total utbetalt kompensasjon i løpet av året. Pensjonsopptjening inngår ikke i oversikten. Endring presenteres kun for de år vedkommende har vært i konsernledelsen begge årene.  
 B) Tabell viser oversikt over forhandlet gjennomsnittlig lønnsvekst.  
 C) Aktuell ledende stillingstittel. For personer som har gått ut av konsernledelsen er siste stillingstittel angitt.  
 D) Der hvor ledende ansatte kun har vært ansatt deler av året, er lønnskostnad annualisert for å gi relevante sammenligningstall.

- 1) Abraham Foss konsernsjef fra 15.02.2021.
- 2) Dag Falk-Petersen konsernsjef til og med 14.02.2021.
- 3) Øyvind Hasaas lufthavndirektør Oslo Lufthavn til og med 2018, konserndirektør drift og infrastruktur 01.01.2019 - 31.03.2022.
- 4) Stine Ramstad Westby, Konserndirektør drift og infrastruktur til og med 2018, lufthavndirektør Oslo lufthavn fra og med 2019, lufthavndirektør Oslo Lufthavn /konserndirektør store lufthavner fra og med 2022.
- 5) Helge Eidsnes Lufthavndirektør Bergen lufthavn fra 19.08.2019. Fra og med 2022 er Bergen Lufthavn organisert under store lufthavner og Eidsnes sitter ikke lenger i konsernledelsen.
- 6) Aslak Sverdrup lufthavndirektør Bergen lufthavn til 28.02.2019.
- 7) Anette Sigmundstad lufthavndirektør Stavanger lufthavn fra 01.03.2019. Fra og med 2022 er Stavanger lufthavn organisert under store lufthavner og Sigmundstad sitter ikke lenger i konsernledelsen.
- 8) Leif Anker Lorentzen lufthavndirektør Stavanger lufthavn til 01.03.2019.
- 9) Marit Helene Stigen lufthavndirektør Trondheim Lufthavn fra 01.02.2018. Fra og med 2022 er Trondheim lufthavn organisert under store lufthavner og Stigen sitter ikke lenger i konsernledelsen.
- 10) Mari Hermansen har ikke endret stilling i løpet av femårsperioden.
- 11) Petter Johannessen har ikke endret stilling i løpet av femårsperioden.
- 12) Anders Kirsebom administrerende direktør Avinor Flysikring AS til og med 2021. Konserndirektør regionale lufthavner fra og med fra 2022.
- 13) Thorgeir Landevaag divisjonsdirektør regionale lufthavner fra 01.08.2018-31.12.2021. Konserndirektør bærekraft, konsept- og infrastrukturutvikling fra 2022.
- 14) Joachim Lupnaav Johnsen konserndirektør kommersiell fra 01.10.2020.
- 15) Margrethe Snekerbakken konserndirektør strategi, sikkerhet og miljø til og med 2019.
- 16) Egil Thompson konserndirektør kommunikasjon og marked til 31.10.2021.
- 17) Lars Vågsdal konserndirektør teknologi fra 01.04.2022.
- 18) John-Ragnar Aarset konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt fra 15.02.2022.
- 19) Jan Gunnar Pedersen administrerende direktør Avinor Flysikring AS fra 2022.



Statsautoriserte revisorer  
Ernst & Young AS  
Stortorvet 7, 0155 Oslo  
Postboks 1156 Sentrum, 0107 Oslo

Foretaksregisteret: NO 976 389 387 MVA  
Tlf: +47 24 00 24 00  
www.ey.no  
Medlemmer av Den norske Revisorforening

## UAVHENGIG REVISORS ATTESTASJONSUTTALELSE OM LØNNSRAPPORT

Til generalforsamlingen i Avinor AS

### Konklusjon

Vi har utført et attestasjonsoppdrag for å oppnå betryggende sikkerhet for at Avinor AS' rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer (lønnsrapporten) for regnskapsåret som ble avsluttet 31. desember 2023, er utarbeidet i samsvar med allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift.

Etter vår mening er lønnsrapporten i det alt vesentlige utarbeidet i samsvar med allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift.

### Styrets ansvar

Styret er ansvarlig for utarbeidelsen av lønnsrapporten og for at den inneholder de opplysninger som kreves etter allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift. Styret har også ansvar for slik intern kontroll som det finner nødvendig for å utarbeide en lønnsrapport som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

### Vår uavhengighet og kvalitetskontroll

Vi er uavhengige av selskapet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av *International Ethics Standards Board for Accountants* (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Revisjonsforetaket anvender internasjonal standard for kvalitetsstyring, som krever at revisjonsforetaket utformer, implementerer og gjennomfører et system for kvalitetsstyring som inkluderer retningslinjer eller rutiner som samsvarer med etiske krav, profesjonsstandarder og gjeldene lover, forskrifter og regulatoriske krav.

### Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om lønnsrapporten inneholder de opplysninger som kreves etter allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift, og at opplysningene i lønnsrapporten ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Vi har utført vårt arbeid i samsvar med internasjonal attestasjonsstandard (ISAE) 3000 – «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon».

Vi har gjort oss kjent med retningslinjene om fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer som er godkjent av generalforsamlingen. Våre handlinger omfattet opparbeidelse av en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for utarbeidelse av lønnsrapporten for å utforme kontrollhandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. Videre utførte vi kontroller av fullstendigheten og nøyaktigheten av opplysningene i lønnsrapporten, herunder om den inneholder de opplysningene som kreves etter lov og tilhørende forskrift. Vi mener at innhentet bevis er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Oslo, 19. mars 2024  
ERNST & YOUNG AS

Trond Stian Nyteit  
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 fremtiden. Dokumentet er offentlig tilgjengelig og kalles §10-planen.

### Avinor bidrar til nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk. Den legger grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv bruk av virkemidler og styrket samspill mellom transportformene. Infrastrukturen for luftfarten er en del av meldingen. NTP blir behandlet i Transport- og kommunikasjonskomitéen, som legger sin innstilling fram for Stortinget. NTP for perioden 2025-2036 legges frem for Stortinget våren 2024.

Avinor eier 43 lufthavner, inklusive datterselskapet Svalbard lufthavn AS og Værøy heliport. I tillegg er Haugesund lufthavn leid ut og Fagernes lufthavn skal selges. Dette nettverket binder Norge sammen – og Norge sammen med verden.

Avinor er en drivkraft i miljøarbeidet i luftfarten og en pådriver for å redusere de samlede klimagassutslippene fra norsk luftfart. Selskapet har en ledende rolle i arbeidet med utvikling og leveranse av bærekraftig flydrivstoff og elektrifisering av luftfarten.

Totalt reiste 49 millioner til, fra eller via Avinors lufthavner i 2023. Avinor bidrar til at reisene gjennomføres på en sikker, effektiv og mest mulig miljøvennlig måte. 2870 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  
Drammensveien 144  
0277 Oslo

Postboks 150  
2061 Gardermoen

[avinor.no](https://www.avinor.no)