

Vi binder Norge sammen



- og Norge sammen med verden

20 000 000

PASSASJERER

-63 PROSENT FRA 2019

428 303

AVGANGER OG LANDINGER

-36,7 PROSENT FRA 2019

2858

FAST ANSATTE

3012 | 2019

36 447

OVERFLYGNINGER

-53,7 PROSENT FRA 2019



ÅRET 2020



92 PROSENT*

PUNKTLIGHET

84 PROSENT I 2019

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



Våre resultater

Driftsinntekter

8 183

MILLIONER KRONER

Driftskostnader

6 333

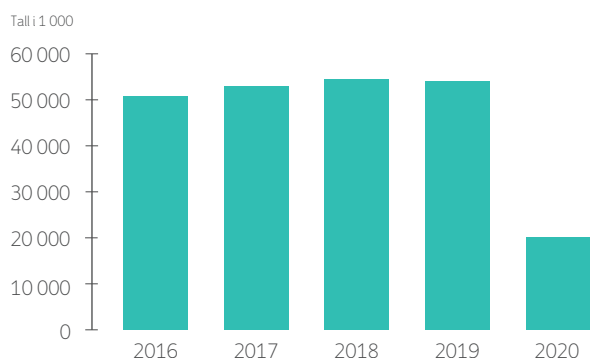
MILLIONER KRONER

Resultat etter skatt

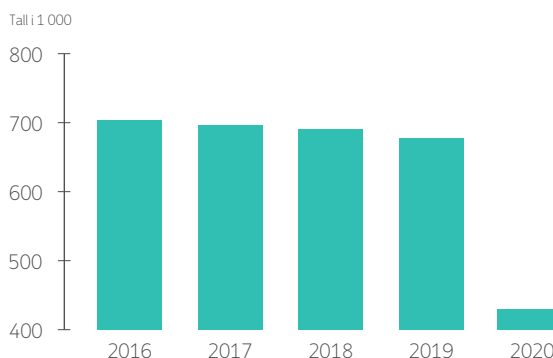
-724

MILLIONER KRONER

ANTALL FLYPASSASJERER



ANTALL FLYBEVEGELSER



MILLIONER KRONER	2020	2019	2018	2017	2016
Driftsinntekter lufthavnvirksomhet	3 658	10 357	10 303	10 162	9 675
Driftsinntekter flysikringstjeneste	1 460	2 100	2 107	2 085	1 991
Sum driftsinntekter konsern	8 183	11 785	11 724	11 526	10 788
EBITDA Konsern ¹⁾	1 850	3 634	4 201	3 126	3 521
Resultat etter skatt	-724	702	1 170	499	1 029
Antall flypassasjerer (tall i 1 000)	20 000	54 099	54 387	52 885	50 803
Antall flybevegelser (tall i 1 000)	428	677	690	697	704

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

Innhold

06	Om Avinor
08	Konsernsjefen har ordet
10	Eierstyring og selskapsledelse
15	Styrets årsberetning 2020
22	Bærekraftig verdiskaping
25	Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester
35	Være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima- og miljøutfordringer
46	Nøkkeltall klima og miljø 2016–2020
49	Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver
55	Avinor skal sikre bærekraftig økonomi og ansvarlig forretningsførsel
58	Mål og resultater bærekraft 2020
68	Konsernledelsen
69	Styret
71	Regnskap med noter
72	Resultatregnskap
73	Utvidet resultat
74	Balanse
76	Oppstilling over endringer i egenkapital
78	Kontantstrøm
80	Noter til regnskapet
134	Erklæring fra styret og konsernsjef
135	Revisors beretning

Avinors års- og bærekraftrapport 2020 er konsernets samlede rapport på drift, økonomi og bærekraft. Det er femte gang konsernet presenterer en samlet rapport, tidligere under navnet års- og samfunnsansvarsrapport. Bærekraftarbeidet er integrert i Avinors strategiske planlegging og i styringen av konsernet. Avinors arbeid med bærekraft bygger på forventningene som stilles til arbeidet i Avinors vedtekter, retningslinjene for statens direkte eierskap i selskaper (Eierskapsmeldingen) og Regnskapsloven. Avinor legger OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv til grunn for sitt arbeid med bærekraft, og sluttet seg i 2014 til UN Global Compact. Arbeidet inkluderer ivaretagelse av menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og sosiale forhold, ytre miljø og bekjempelse av korrupsjon. Avinor rapporterer på bærekraft i henhold til prinsippene i Global Reporting Initiative (Standards/Core).

Om Avinor

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



Avinor eier 45 lufthavner, inklusive datterselskapet Svalbard lufthavn AS og Værøy heliport. Haugesund lufthavn er leid ut og Fagernes lufthavn planlegges solgt i løpet av 2021. Avinor er normalt selvfinansiert gjennom trafikkinntekter fra flyselskapene, inntekter fra kommersielle leietagere og direkte salg til passasjerene. En mindre del av konsernets inntekter er fra oppgaver som utføres for andre aktører, for eksempel Forsvaret. Lufthavnvirksomheten drives som én økonomisk enhet der de store bedriftsøkonomisk lønnsomme lufthavnene finansierer det øvrige lufthavnet. Kommersielle inntekter utgjorde i 2019 (siste normale driftsår) omkring 54 prosent av driftsinntektene, mens trafikkinntekter fra flyselskapene utgjør omkring 46 prosent. Inntektsbortfallet som følge av pandemien har gjort det nødvendig med kapitaltilførsel fra eier, Samferdselsdepartementet, i 2020.

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

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

Totalt reiste 20 millioner passasjerer til, fra eller via Avinors lufthavner i 2020, en nedgang på 63 prosent sammenliknet med året før.

Norges hovedlufthavn, Oslo lufthavn, hadde 9 millioner passasjerer i 2020, en nedgang på 68 prosent sammenliknet med 2019. Oslo lufthavn er navet i luftfarts-Norge og knutepunkt for trafikken mellom Norge og utlandet. Overskuddet fra Oslo lufthavn er sentralt for finansieringen av nettverket av lufthavner spredt over hele landet.

Det ble gjennomført i alt 428 303 avganger og landinger samlet for Avinors lufthavner i 2020, en nedgang på 36,7 prosent fra året før.

Antall flybevegelser i perioden ble redusert med 36 prosent sammenliknet med tilsvarende periode i 2019. Innenlands flybevegelser ble redusert med 28 prosent, mens utenlandske flybevegelser ble redusert med 62 prosent.

Endringen i antall passasjerer og flybevegelser reflekterer konsekvensene av koronapandemien.

Antall overflyvninger i 2020 var 36 447, en nedgang på 53,7 prosent mot 2019.

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

AVINORS LUFTHAVNER

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

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

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

VISJON

Vi skaper verdifulle relasjoner!

MISJON

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

VERDIER

- Åpen
- Ansvarlig
- Handlekraftig
- Kundeorientert

Konsernsjefen har ordet

Året 2020: Luftfarten og Avinor sterkt preget av krisen

Koronapandemien har truffet hele verdenssamfunnet, med svært mange syke og et stort antall døde. Konsekvensene for norsk og internasjonal luftfart er bortfall av trafikk og inntekter. Gjennom krisen har norsk luftfart levert trygge og samfunnskritiske tjenester og deltatt i håndteringen av pandemien.

Da fjoråret startet, hadde folk flest så vidt hørt om et nytt virus i Kina, men det ble snart klart at dette var et dødelig virus som spredte seg raskt globalt. Avinor fulgte utviklingen av pandemien allerede fra januar, og vi innførte smitteverntiltak på alle våre lufthavner før viruset kom til Norge. Avinor etablerte tidlig dialog med helsemyndigheter nasjonalt og lokalt og sørget for informasjon til alle lufthavner og reisende. 26. februar ble Avinors Corona Task Force opprettet og 12. mars erklærte Verdens helseorganisasjon, WHO, at Covid-19 var en verdensomspennende pandemi. Samme dag innførte Norge de mest inngripende tiltakene i fredstid. Utenriksdepartementet frarådet alle reiser som ikke var strengt nødvendige til alle land.

Trafikken ble umiddelbart drastisk redusert. De aller fleste fly ble parkert, og et omfattende samarbeid med deltakelse fra helsemyndigheter, kommuner og Forsvaret ble iverksatt for å ivareta smittesituasjonen på alle lufthavnene i Norge. Konsekvensen ble omfattende. 13 dager etter nedstengningen i mars var det på Oslo lufthavn permittert 3700 ansatte fra ulike selskap. Avinor har til sammen permittert 743 periodevis i løpet av 2020.

20 millioner passasjerer reiste gjennom Avinors lufthavner i 2020. Det er en nedgang på 63 prosent sammenlignet med 2019. Størst var nedgangen på Oslo lufthavn, som hadde 9 millioner reisende i 2020 mot 29 millioner i 2019. Utenlandstrafikken har blitt hardest rammet. Antall flybevegelser gikk ikke like mye ned. Dette skyldes blant annet at staten valgte å ta kostnadene ved å opprettholde et stort antall innenlandsruter for å sikre at det er tilgjengelig transportkapasitet i hele Norge. Nedgangen i fraktmarkedet var begrenset, noe som er unikt blant europeiske lufthavner i 2020. Avinor har bistått med å sikre flytransport av 12 000 kubikkmeter med smittevernutstyr inn til Norge. Dette tilsvarer 200 semitrailere med utstyr. Mange aktive tiltak og omprioriteringer har preget den operative driften i løpet av 2020 som en følge av pandemien.

INNTEKTENE FORSVANT

Bortfallet av trafikk skapte et betydelig inntektsbortfall grunnet kraftig redusert antall passasjerer, og at norske myndigheter i stor grad valgte å suspendere avgiftene til Avinor for tjenestene mot flyselskapene. Avinor, som normalt er selvfinansiert, basert på kommersielle inntekter og avgifter, måtte tilføres finansiell støtte i form av tilskudd for å ivareta konsernets likviditet og egenkapital. Eier ved Samferdselsdepartementet har gitt en støtte på rundt 3,6 milliarder kroner i 2020, og Avinor forventes å være avhengig av støtte på et tilsvarende nivå også i 2021. Beløpets størrelse vil bestemmes av hvor raskt smittesituasjonen bedres, og hvor raskt passasjerene kan gjenoppta reiseaktivitetene. Særlig viktig er utenlandstrafikken der Avinor har størst inntekt pr. passasjer.

Avinor har aktivt tilpasset seg de finansielle effektene av pandemien og har lansert et kostnadsreducerende program «Lønnsomt Avinor». Investeringene er redusert i størrelsesordenen 1 milliard, og kostnadsnivået skal i 2022 være kuttet med 1 milliard i forhold til 2019-nivået. Dette tilsvarer en reduksjon på nærmere 20 prosent.

FREMTIDSRETTET SATSING

Selv om daglig drift og håndtering av pandemien har tatt vesentlig plass i 2020, har Avinor også nådd viktige milepæler i strategiske og fremtidsrettede prosjekter.

Fjernstyrte tårn

I oktober åpnet Avinor det nye senteret for fjernstyrte tårn i Bodø. Tårndriften ved Røst, Vardø, Hasvik og Berlevåg har blitt overført til senteret i Bodø. Innen 2023 skal 15 av Avinors lufthavner omfattes av den nye teknologien. Ambisjonen i neste fase er innføring av konseptet ved ytterligere 10 lufthavner.

Målsettingene med innføring av fjernstyrte tårn er bedre tilgjengelighet for luftromsbrukerne, større kompetansemiljø for lufttrafikkjentesten og sikre investeringer i langsiktig levedyktig teknologi. På lang sikt forventes innføring av fjernstyrte teknologitjenester å medføre lavere driftskostnader enn tradisjonell teknologi, samt redusert behov for investeringer og oppgraderinger. Sikker og stabil drift ligger som en underliggende forutsetning i slike endringsprosesser.

Elektrifisering og bærekraft

Samferdselsdepartementet ga Avinor og Luftfartstilsynet i oppdrag å utvikle et forslag til program for innfasing av elektrifiserte fly i Norge. Like før nedstengningen i mars ble en rapport overlevert til politiske myndigheter. Et hovedbudskap i rapporten er at innen 2030 kan de første ordinære innenriks ruteflygingene være elektrifiserte. Videre anbefales en pakke med insentiver og virkemidler som skal bidra til å nå en foreslått målsetting om at innen 2040 skal all innenriks luftfart i Norge være elektrifisert.

Syv måneder senere, 6. oktober, inviterte Avinor til lansering av en ny rapport om bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart. For første gang har både SAS, Widerøe, Norwegian, Avinor, LO og NHO Luftfart gått sammen om å sette et felles utslippsmål, og et veikart for å nå målet: Norsk luftfart skal være fossilfri innen 2050. Dette innebærer at det på ruteflyginger i og fra Norge i 2050 ikke skal brukes fossilt drivstoff. Avinor ser det som viktig å være en aktiv pådriver sammen med andre aktører i luftfarten for å legge til rette for en fremtidsrettet bransje og drive frem langsiktige løsninger.

Utbyggingsprosjekter

En rekke av de større utbyggingsprosjektene har blitt nedskalert og utsatt, men noen viktige prosjekter har blitt videreført.

Non-Schengen-utvidelsen på Oslo lufthavn, planleggingen av nye Bodø lufthavn og den helt nødvendige utvidelse av terminalen på Tromsø lufthavn har alle blitt videreført med full styrke.

EKSTRAORDINÆR INNSATS

Vi gleder oss til å ønske velkommen tilbake til våre lufthavner når folk igjen kan reise dit de vil. Mye blir annerledes også i 2021, men vaksineringen er i gang, og vi er på vei ut av pandemien. Det vil være usikkerhet knyttet til hvor raskt et «normalt» reisemønster vil gjenopprettes samt eventuelle utslag av endringer i reise-/transportmønstrene i de ulike segmentene. Det er et oppdemmet behov for å oppleve andre kulturer og klima, og samhandle mer i et internasjonalt samfunn.

2020 har minnet oss på at det er vanskelig å forutse fremtiden, og nye overraskelser og tilpasningsbehov kan raskt dukke opp. Avinor har vist god evne til å håndtere de store endringene, og vi er klare når smittesituasjonen tillater utstrakt reising igjen. Avinor ser frem til å ønske alle passasjerene velkommen tilbake.

Ute på lufthavnene, i lufttrafikkjentesten, og i hele organisasjonen er det gjort en ekstra innsats i en unormal og uvant situasjon. Det har vært et krevende år for Avinoransatte og for våre samarbeidspartnere og kunder. Som nytilsatt konsernsjef i Avinor, vil jeg vil uttrykke en ekstra stor takk til alle ansatte som har stått på i en krevende tid. Avinor er en stolt og tradisjonsrik organisasjon, og har i 2020 vist en stor evne til å takle press. Jeg ser frem til å lede jobben med å videreføre arbeidet, og levere på det oppdraget vårt samfunn er så avhengig av.

Selv om daglig drift og håndtering av pandemien har tatt stor plass i 2020, har Avinor også nådd viktige milepæler.


Abraham Foss,
konsernsjef



Eierstyring og selskapsledelse (corporate governance) i Avinor-konsernet

REDEGJØRELSE FOR EIERSTYRING OG SELSKAPSEDELSE

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

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

VIRKSOMHET

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

Selskapets vedtekter er tilgjengelig på www.avinor.no.

Avinors oppdrag er å drive et helhetlig system av 44 flyplasser og den samlede flysikringstjenesten for sivil og militær sektor i Norge. Virksomheten er basert på ivaretagelse og utvikling av vesentlige samfunnsoppgaver i alle deler av landet, og skal drives med høy prioritering av sikkerhet og med vekt på miljøhensyn. For å møte eiers krav er det etablert strategiske hovedmål fordelt på områdene økonomi, kunde og samfunn, interne prosesser og organisasjonsutvikling.

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 våren 2020. Retningslinjene uttrykker konsernets holdninger i møte med kunder, leverandører, kollegaer og øvrige omgivelser. Etiske retningslinjer gjelder også Avinors medarbeidere og styremedlemmer.

Etiske retningslinjer er tilgjengelig på www.avinor.no.

Avinor er medlem av Transparency International Norge.

SELSKAPSKAPITAL OG UTBYTTE

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

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

Det er ikke gitt styrefullmakt til å foreta kapitalforhøyelse.

LIKEBEHANDLING AV AKSJEIEIERE OG TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE

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

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

Transaksjoner med nærstående

Styret er ikke kjent med at det i 2020 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.

Staten som aksjeeier

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

FRI OMSETTELIGHET

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

GENERALFORSAMLING

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

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

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

Dagsorden fastsettes av Samferdselsdepartementet.

Protokoll fra generalforsamlingen er offentlig.

VALGKOMITÉ

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

BEDRIFTSFORSAMLING OG STYRE, SAMMENSETNING OG UAVHENGIGHET

Selskapet har etter avtale med de ansatte ikke bedriftsforsamling.

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

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

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

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

Eier gjennomfører årlig samtaler med det enkelte styremedlem.

Ved årsskiftet 2020/2021 besto styret av:

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

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

Det ble avholdt 14 styremøter i 2020. Møtedeltakelsen var med enkelte unntak, fulltallig.

STYRETS ARBEID

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

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

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

Styret har etablert *revisjons- og risikostyringsutvalg* som saksforberedende, og støttende organ for styret i sitt ansvar for finansiell rapportering, revisjon, intern kontroll, risikostyring, samt temaer relatert til økonomisk styring, planlegging og prosjektstyring. Utvalget hadde 5 møter i 2020.

Utvalget består ved årsskifte 2020/2021 av:

- Eli Skrøvset (leder)
- Herlof Nilssen
- 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 innenfor lønn, kompensasjon og HMS-arbeid og det samlede HMS-risikobilde. Utvalget hadde 4 møter i 2020.

Utvalget består ved årsskifte 2020/2021 av

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

RISIKOSTYRING OG INTERNKONTROLL

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

Det gjennomføres årlig risikoanalyser for konsernets aktiviteter, og det evalueres og iverksettes tiltak for å styre 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 i sin helhet outsourcet og ivaretas av et eksternt revisjonsfirma. Internrevisjonen rapporterer funksjonelt til styret ved leder av revisjons- og risikostyringsutvalget, og er funksjonelt uavhengig av ledelses- og kontrollfunksjoner i konsernet. Administrativt rapporterer internrevisjonen til konserndirektør strategi og virksomhetsstyring.

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

Forretnings- og støtteprosesser som er vesentlige for regnskapsrapporteringen er identifisert. Dette inkluderer prosesser vedrørende investeringsprosjekter, inntekter, finansposter, regnskapsavslutning samt IT-systemene som støtter disse prosessene. Overordnede risiko håndteres og bedømmes sentralt,

mens transaksjonshåndteringen er underlagt både sentrale og desentrale kontroller. Det er lagt stor vekt på grundig dokumentasjon og vurdering av vesentlige vurderingsposter.

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

GODTGJØRELSE TIL STYRET

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

I 2020 utgjorde godtgjørelse til styret totalt kr 2 095 000. Godtgjørelsen fordeler seg som følger: Styreleder kr 456 000, styrets nestleder kr 277 000, øvrige styremedlemmer kr 227 000.

Revisjons- og risikostyringsutvalgets medlemmer mottok i 2020 godtgjørelse på til sammen kr 152 000 fordelt på kr 70 000 til utvalgets leder og kr 41 000 til de øvrige to medlemmene.

HR, kompensasjons- og HMS utvalgets medlemmer mottok i 2020 godtgjørelse på til sammen kr 77 000, fordelt på kr 35 000 til utvalgets leder og kr 21 000 til de øvrige to medlemmene.

INFORMASJON OG KOMMUNIKASJON

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

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

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

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

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

SELSKAPSOVERTAKELSE

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

REVISOR

Avinor har en uavhengig ekstern revisor valgt av generalforsamlingen etter innstilling fra et samlet styre. Revisor fremlegger årlig en plan til styret for gjennomføring av revisjonsarbeidet.

Revisor utarbeider årlig et brev til styret (Management Letter), som oppsummerer revisjon av selskapet og status vedrørende selskapets interne kontroll.

Revisor har årlig møte med styret uten at administrasjonen er til stede. Revisor har også årlig møte med revisjonsutvalget 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 7 til regnskapet. Generalforsamlingen skal godkjenne revisors godtgjørelse.





Styrets årsberetning 2020

HOVEDTREKK I 2020

(Fjorårets tall i parentes)

Totalt reiste 20 millioner passasjerer til, fra eller via Avinors lufthavner i 2020. Flytrafikken i 2020 målt i antall passasjerer over Avinors lufthavner ble redusert med 62 prosent sammenliknet med 2019.

Antall flybevegelser i perioden ble redusert med 36 prosent sammenliknet med tilsvarende periode i 2019. Innenlands flybevegelser ble redusert med 28 prosent, mens utenlandske flybevegelser ble redusert med 62 prosent. Endringen i antall passasjerer og flybevegelser reflekterer konsekvensene av koronapandemien.

Koronapandemien er en internasjonal krise som har satt hele luftfartsbransjen i en unntakstilstand. Det er gjennom 2020 gjennomført en rekke tiltak for å begrense spredning av koronaviruset i befolkningen, herunder reisestriksjoner. Tiltakene har medført strenge karantenerogler og Norges grense har i store deler av året i praksis vært stengt for utlendinger uten oppholdstillatelse. Ledelsens forventinger og prognoser til når flytrafikken er tilbake til et 2019-nivå er basert på scenarioanalyser hvor det tidligste tidspunktet for normalisering (best case) er vurdert å være i 2023–2024 og base case som lagt til grunn i konsernets nedskrivningsvurderinger er i 2025. Det er særlig utlandstrafikken som antas å rammes. Flyselskapene har gjennom pandemien justert ruteproduksjonen og iverksatt permitteringer og oppsigelser.

For å avhjelpe flyselskapene finansielt, suspenderte Regjeringen deler av Avinors lufthavnavgifter i perioden fra og med 13. mars til og med 31. oktober 2020. Det samlede inntektsbortfallet er i nivå 7 milliarder kroner for regnskapsåret 2020. Regjeringen har kunngjort at de vil forlenge muligheten til offentlig kjøp av ruter

og vil opprettholde de finansielle støttetiltakene til flyselskapene relatert til koronapandemien som ble lansert i løpet av 2020.

På tross av dette er aktørene i det norske luftfartsmarkedet i en svært presset finansiell situasjon. Hvis aktører må legge ned eller vesentlig reduserer sin virksomhet, vil dette påvirke tilbudet i det norske markedet. Utviklingen følges løpende opp av Avinor.

Konsernets resultat og soliditet er vesentlig påvirket av koronakrisen i 2020. Avinor har tett dialog med eier om tiltak for å styrke konsernets likviditet og egenkapital. I løpet av 2020 har Avinor fått tilskudd på 3 600 millioner kroner som i sin helhet er inntektsført som tilskudd fra staten i 2020. For første halvår i 2021 har Regjeringen foreslått å yte tilskudd til Avinor på inntil 2 750 millioner kroner. Samferdselsdepartementet følger situasjonen i Avinor løpende for å vurdere størrelsen på og tidspunktet for videre finansiell støtte til Avinor også etter første halvår 2021. Avinor viderefører arbeidet med økt effektivisering av driften for å sikre konsernets finansielle soliditet på lengre sikt. Ettersom Avinor en periode framover er avhengig av driftstøtte fra statsbudsjettet, stilles det også svært høye krav fra Samferdselsdepartementet om økt effektivisering for å sikre konsernets finansielle soliditet på lengre sikt. Det er derfor satt i gang et program for å redusere kostnader og investeringer. Programmet ser på muligheter for standardisering, rasjonalisering, fjernstyring, automatisering og alternative driftsmodeller.

Tilskudd fra staten er et viktig bidrag for å gjøre Avinor mer finansielt robust, men virusutbruddets ringvirkninger på lengre sikt medfører at pandemien er vurdert som en nedskrivningsindikator for konsernets kontantgenererende enheter, lufthavndrift og flysikring. Samtidig øker kredittrisikoen markant for flere

av Avinor sine kunder. Det vises til note 11 og 14 i regnskapet som omhandler beregning av gjenvinnbart beløp og avsetning til tap på krav.

Ved utgangen av 2020 var det i konsernet totalt 128 ansatte helt eller delvis permittert. Årets investeringer er redusert i nivå 1 milliard kroner i forhold til opprinnelig plan.

Avinor vil løpende vurdere sin investeringsportefølje ut ifra sin til enhver tid økonomiske situasjon.

Abraham Foss tiltrådte som ny konsernsjef 15. februar 2021. Han etterfulgte Dag Falk-Petersen som gikk av med pensjon.

OM AVINOR

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

Per 31.12.2020 utgjorde virksomhetens balanse ca. 49,7 milliarder kroner. Antall fast ansatte var 2 858 (3 012).

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

Avinors hovedkontor ligger i Oslo.

ØKONOMI OG FINANS KONSERN

Konsernets driftsinntekter i 2020 utgjorde 8 183 millioner kroner (11 785 millioner kroner) med et resultat etter skatt på -724 millioner kroner (702 millioner kroner). Som følge av koronakrisen har Avinor mottatt totalt 3 600 millioner kroner i driftsstøtte fra staten, som er inkludert i driftsinntektene.

Innenfor lufthavnvirksomheten ble driftsinntektene år til år redusert med 64,7 prosent i 2020. Innenfor flysikringstjenesten ble samlede driftsinntekter redusert med 30,5 prosent som følge av redusert trafikkvolum.

Driftskostnader i 2020 utgjorde 6 333 millioner kroner (8151 millioner kroner), tilsvarende en år til år reduksjon på 22,4 prosent. Reduksjonen skyldtes blant annet avsetninger til estimerte oppryddingskostnader knyttet til miljøforurensninger ved Avinors brannøvingsfelt i 2019. Uten disse avsetningene er det en reduksjon på 13,1 prosent i kostnadene.

Samlede av- og nedskrivninger i 2020 utgjorde 2 199 millioner kroner (2 172 millioner kroner).

Driftsresultatet (EBIT) i 2020 utgjorde - 349 millioner kroner (1 463 millioner kroner). Det reduserte driftsresultatet skyldtes i hovedsak reduserte driftsinntekter.

Konsernets netto finansresultat i 2020 var -576 millioner kroner (-563 millioner kroner). Endringen i finansresultatet skyldtes økte rentekostnader som følge av økt rentebærende gjeld.

Konsernet hadde i 2020 en kontantstrøm før endring av gjeld på -1028 millioner kroner (292 millioner kroner). Rentebærende gjeld per 31.12.2020 utgjorde 25 734 millioner kroner, og er økt med 6 190 millioner kroner siden 31.12.2019. Konsernets totalkapital per 31.12.2020 utgjorde 49,7 milliarder kroner (44,2 milliarder kroner) med en egenkapitalprosent på 26,6 (34,6). Den vedtektsdefinerte egenkapital i prosent av summen av egenkapital og netto rentebærende gjeld utgjorde 40,6 prosent (45,9 prosent) per 31.12.2020.

Med bakgrunn i utviklingen i rentemarkedene og andre forhold, er egenkapitalen belastet med 1 368 millioner kroner etter skatt per 31.12.2020 gjennom utvidet resultat. Hoveddelen av dette er negativt estimatavvik ved beregning av pensjonsforpliktelser. I tillegg var det et verdifall på rentederivater som følge av endringer i rentemarkedet. Per 31.12.2020 ble det benyttet en diskonteringsrente på 1,7 prosent og en langsiktig forventet lønnsvekst på 2,25 prosent ved beregning av konsernets pensjonsforpliktelser.

Per 31.12.2020 utgjorde konsernets likviditetsreserve 10 618 millioner kroner fordelt på 6 018 millioner kroner i bankinnskudd og 4 600 millioner kroner i ubenyttede trekkrettigheter.

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

ØKONOMI OG FINANS AVINOR AS

Morselskapet Avinor AS hadde i 2020 7 365 millioner kroner (10 481 millioner kroner) i driftsinntekter med et resultat etter skatt på -468 millioner kroner (666 millioner kroner).

Morselskapets balanse per 31.12.2020 utgjorde 48 261 millioner kroner (42 043 millioner kroner) med en egenkapitalandel på 27,3 prosent (34,5 prosent).

Avinor AS hadde i 2020 en kontantstrøm før utbetalt utbytte og endring av gjeld på -1 128 millioner kroner (867 millioner kroner). Samlet rentebærende gjeld per 31.12.2020 utgjorde 25 798 millioner kroner (19 614 millioner kroner).

RISIKOFORHOLD

Risikoen relatert til flytrafikkvolum

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

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

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

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

Koronapandemien og usikkerheten knyttet til både varighet og mer langsiktige konsekvenser av denne vil påvirke konsernets inntekter og verdien av konsernets eiendeler.

Risikoen knyttet til investeringsaktiviteter

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

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

Kredittrisiko

Konsernet har kredittrisiko mot flyselskapene og relatert virksomhet. Konsernet vurderer at risikoen for at disse ikke kan oppfylle sine forpliktelser er økende som følge av pandemiens effekter på luftfarten. Hvis flyselskapene ikke kan oppfylle sine forpliktelser vil det kunne ha vesentlig effekt på konsernets virksomhet, finansielle stilling og driftsresultat.

Konsernet har retningslinjer for å minimisere tap. Konsernet har ikke garantert for tredjeparts forpliktelser.

Finansiell risiko

Valutarisiko

Konsernet er eksponert for risiko knyttet til verdien av norske kroner mot andre valutaer gjennom inntekter, utgifter og finansiering i utenlandsk valuta, hvor eksponering mot euro er av størst betydning. Underveisinntektene (Flysikring) er i euro, og enkelte av konsernets innkjøpskontrakter inngås i utenlandsk valuta.

I tillegg er konsernets finansiering utsatt for valutarisiko ettersom en betydelig andel av konsernets langsiktige finansiering er i euro.

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

Renterisiko

Konsernet er eksponert for renterisiko gjennom sine finansielle aktiviteter.

Likviditets- og finansieringsrisiko

Får å kunne innfri finansielle forpliktelser ved forfall er Avinor avhengig av ekstern finansiering av utviklingsplaner og prosjekter, samt for å refinansiere eksisterende gjeld. Det er usikkerhet knyttet til kapitalmarkedenes tilgjengelighet og prising. Det har ikke vært utfordringer med det fram til nå.

Sikring

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

Regulatorisk risiko

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

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

Ny lufthavn i Bodø

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utreder Avinor ny lufthavn i Bodø for å frigjøre plass til byutvikling. Prosjekteringsarbeidet med sikte på å fastlegge omfang og kostnader er i gang. Gjennomføringen er avhengig av at finansieringen kommer på plass. Det er i Nasjonal transportplan 2019–2029 lagt opp til en finansiering av utbyggingen basert på en deling mellom Staten, Avinor og lokale myndigheter.

Pensjon

De ansatte i Avinor har historisk vært medlemmer av den offentlige pensjonsordningen som er en ytelsesbasert ordning. Ordningen ble endelig lukket 01.01.2020 og ca. 45 prosent av de ansatte per denne dato er gått over til ny privat innskuddsbasert pensjonsordning. Nyansatte innmeldes i den nye private ordningen.

Den offentlige pensjonsordningen er endret fra og med 01.01.2020 for de som er født etter 1962. Den nye ordningen er mer lik en privat innskuddsordning. Overgangen til nye ordninger innebar at de som har gått over til ny ordning og de som fortsatt er medlem av den offentlige ordningen og som er født etter 1962 har fått en oppsatt rettighet basert på reglene i den gamle ordningen. Det er finansiell og regulatorisk risiko knyttet til størrelsen av den ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsen.

Det legges opp til at ansatte i Avinor skal følge regelverket i offentlig sektor når det gjelder særaldersgrenser og pensjon. Stortinget vedtok ny lov om offentlig tjenstepensjonsordning 21.06.2020. Loven inneholder ikke bestemmelser om særregler for personer med særaldersgrense for årskullene fra og med 1963. Det legges opp til at de som har særaldersgrense og som er født i 1963 eller senere skal få opptjening etter reglene som gjelder fra 2020. Det vil si at opptjeningen i dagens ordning knyttet til særaldersgrenser er lukket ved utgangen av 2020 uten at nye regler er på plass. Det er derfor risiko knyttet til beregningen av særaldersforpliktelse.

Miljøforhold

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

Luftfartens klimagassutslipp vil kunne påvirke både bransjens omdømme samt nasjonale og internasjonale rammebetingelser og avgifter for bransjen. Dette vil kunne påvirke flytrafikken framover. Redusert trafikkvolum, høyere kostnader og dårligere lønnsomhet i bransjen vil igjen kunne påvirke Avinors resultater negativt.

Lufthavnene har utslippstillatelser som stiller krav til risikovurderinger for akutt forurensning med fare for skade på ytre miljø. Det arbeides løpende med å redusere risikoen for miljøskadelige hendelser, samtidig som det gjennomføres kartlegging og opprydding av tidligere forurensning. Det er avdekket miljøskadelige tilsetningsstoffer (PFAS) i brannskum som er spredt til miljøet rundt lufthavnene. Fremtidige oppryddingskostnader er avhengig av myndighetskrav. Miljødirektoratet har kommet med pålegg om tiltak på enkelte lufthavner og samlepålegg på de resterende lufthavnene hvor Avinor har sammenstilt resultater fra gjennomførte PFAS-undersøkelser og utarbeidet en prioritert rekkefølge av tiltak.

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

FORETAKSSTYRING I AVINOR

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

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

Avinor har utstedt obligasjoner som er notert på Oslo Børs og Luxembourg Børs. Oslo Børs er valgt som konsernets hjemmemarked. Konsernet følger Oslo Børs' anbefalinger for eierstyring og selskapsledelse så langt de er relevante. Regnskapslovens § 3-3b bestemmer at regnskapspliktige som er utstedere etter verdipapirhandelloven § 5-4 skal redegjøre for sine prinsipper og praksis vedrørende foretaksstyring i årsberetningen eller i dokument det er henvist til i årsberetningen. Punkt 3.10 i Oslo Børs' dokument «Obligasjonsreglene – opptakskrav og løpende forpliktelser» bestemmer at låntaker skal redegjøre for sine prinsipper og praksis vedrørende foretaksstyring på tilsvarende måte. Regnskapsloven er tilgjengelig på www.lovdatabank.no. Oslo Børs' regelverk er tilgjengelig på www.oslobors.no.

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

BÆREKRAFT

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

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

FORSKNING OG UTVIKLING

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

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

PERSONAL OG ORGANISASJON

Ved utgangen av året var det 2 858 fast ansatte i konsernet. Gjennomsnittsalderen for ansatte i konsernet er 47,2 år. Kvinneandelen blant fast ansatte er 21,8 prosent (inkl. fast og midlertidig ansatte). Antallet kvinner i ledende stillinger er i samsvar med andelen kvinner totalt i konsernet. Utviklingen av kvinneandelen følges opp nøye. Avinors rekrutteringspolicy inneholder klare retningslinjer for å fremme kjønnsbalanse, fra utforming av stillingsannonser via intervju situasjonen til selve utvelgelsen.

Konsernledelsen vedtok i mars 2020 handlingsplan for likestilling og mangfold. Avinor ønsker et mangfold i ansattgruppene som i større grad enn i dag speiler våre kunder. Det legges vekt på at ansatte skal ha like muligheter i konsernet, uavhengig av kjønn, alder, funksjonsevne, etnisitet eller kulturell bakgrunn. Avinor har systematiserte prestasjonssamtaler som skal sikre en nøytral lønns- og karriereutvikling. Medarbeiderundersøkelser bekrefter at ansatte opplever like muligheter. Engasjementet i konsernet er høyt.

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

Situasjonen med Covid-19 har medført at kostnadsreduksjoner må gjennomføres i et langt større omfang enn tidligere planlagt. Det er igangsatt et konsernomfattende program, Lønnsomt Avinor, med mål om å kutte 1 milliard NOK målt mot faktisk kostnadsnivå i 2019. Dette medfører kostnadskutt i alle deler av konsernet, begrensninger i investeringsaktiviteten samt redusert bemanning. Som følge av nedgang i aktivitet og bortfall av arbeidsoppgaver har Avinor for første gang sett seg nødt til å iverksette permitteringer, noe som videreføres inn i 2021. Avinor har i 2020 hatt et tett samarbeid med de tillitsvalgte, både når det gjelder løpende saksbehandling og mer omfattende endringsprosesser. Trafikknedgang med påfølgende inntektsbortfall og permitteringer har vært sentrale temaer i partssamarbeidet.

Som sikkerhetsorganisasjon er Avinor avhengig av å ha rett kompetanse og god oversikt over kompetansebeholdningen til enhver tid. Det er i 2020 utført et omfattende arbeid for at kompetansestyring skal inngå som en del av selskapets ERP-system, som ivaretar kjerneprosesser på tvers av virksomheten. Dette vil på sikt bidra til bedre kontroll på kritisk kompetanse og kostnadsbesparelser. Avinor har i 2020 gjennomført omfattende opplæring i Office 365 hvor særlig samhandlingsverktøyet Teams har stått i fokus. Som følge av pandemien har kompetansen på digital samhandling økt betydelig i alle deler av selskapet gjennom 2020. Lederutviklingsprogrammet, Avinors lederplattform, er videreført med fokus på å opprettholde motivasjon og godt arbeidsmiljø i tider med endring og omstilling. Det er også gjennomført særlige tiltak rettet mot ledelse av permitterte medarbeidere og medarbeidere som jobber hjemmefra.

Sykefraværet i 2020 var 4,7 prosent og viser en nedgang fra 2019. Det har vært jobbet aktivt med å redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven. I konsernet totalt er det i 2020 en solid nedgang i antall brudd på arbeidstidsbestemmelsene sammenlignet med 2019.

Avinor har etablert et godt systematisk HMS-arbeid, og jobber aktivt for å sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø, bl.a gjennom aktivt å forebygge personskader. Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver. For ytterligere omtale av Avinor som arbeidsgiver henvises til eget kapittel om bærekraft.

FRAMTIDSUTSIKTER OG RAMMEBETINGELSER

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

Koronapandemien er en internasjonal krise som har satt hele luftfartsbransjen i en unntakstilstand. Hovedfokuset i Avinor har vært å håndtere krisen, men også å sette klare mål for organisasjonen på kort og lang sikt.

Det er derfor vektlagt å sikre kontinuitet og løpende drift under koronapandemien. En tilpasning av driften til trafikkvolumet har vært nødvendig for å redusere kostnadene. I tillegg har det vært et viktig bidrag til å minimere egne ansattes eksponering for smitte

og for å ha ressurser som kan erstatte mannskaper som får smitte eller blir satt i karantene.

Samtidig har Avinor satt i gang et program som skal sikre norsk luftfart gode løsninger for fremtiden. Programmet skal ivareta samfunnsoppdraget og lufthavnstrukturen og søke å finne mer effektive løsninger. Programmet vil være en paraply for en rekke endrings- og omstillingstiltak de neste årene. Målet er et lønnsomt, selvfinansiert Avinor etter at koronapandemiens virkninger er over, og å fortsette å levere sikker og stabil drift. Tiltakene er med på å sikre fortsatt drift i konsernet samt at prioriterte iverksatte og planlagte investeringsprosjekter videreføres.

Selskapets resultat og soliditet er sterkt negativt påvirket av koronapandemien, og det vil være behov for styrking av egenkapital og likviditet utover det som allerede er gjennomført i 2020. Avinor har løpende dialog med eier om tiltak for å styrke konsernets likviditet og egenkapital.

Styret takker alle ansatte og samarbeidspartnere for stor innsats i 2020. Styret vil i år særlig takke Avinors leder gjennom de siste 10 årene, Dag Falk-Petersen, for imponerende innsats og gode resultater. Vi ser frem til å bygge videre på dette solide fundamentet for å møte de nye, fremtidige utfordringene i norsk luftfart.

Oslo, 9. april 2021
Styret i Avinor AS



Anne Carine Tanum
Styrets leder



Ola H. Strand
Nestleder



Eli Skrøvset



Linda Bernander Silseth



Herlof Nilssen



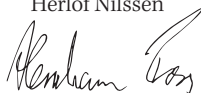
Bjørn Tore Mikkelsen



Heidi Anette Sørum



Olav Aadal



Abraham Foss
Konsernsjef



Bærekraftig verdiskaping

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

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

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

Luftfarten er fundamental for Norges utvikling. Derfor har Avinor sammen med flyselskapene, Luftfartstilsynet og andre aktører i luftfarten over flere år vært en aktiv bidragsyter i nasjonalt og internasjonalt klimaarbeid. Elektrifisering av luftfarten og økt bruk av bærekraftig jet biodrivstoff er sentrale elementer i dette arbeidet.

Høsten 2020 presenterte en samlet næring, supplert av LO, en klar målsetting om at norsk luftfart skal være fossilfri innen 2050.

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

VESENTLIGHETSVURDERINGER

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

Avinors vesentlighetsvurderinger skjer først og fremst i tilknytning til revideringen av konsernets strategiplaner. Dette arbeidet



involverer eier, styre, konsernledelse og ansatte, i tillegg til Avinors viktigste interessenter. Konsernets strategiske plan for 2020–2021 er preget av tydelige prioriteringer som vurderes hyppigere enn tidligere for å sikre nødvendige tilpasninger i tråd med effektene av pandemien og utviklingen rundt oss. Hovedmålene i Avinors konsernstrategi for perioden er:

- Samfunnsutvikling: Bærekraftig vekst for landet og regionene
- Forretningsutvikling: Verdifulle opplevelser for passasjerer og besøkende
- Utvikling operativ drift: Et konkurransedyktig selskap
- Organisasjonsutvikling: En sikker og endringsdyktig bedriftskultur

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

INTERESSENTIALOG

God dialog med de som er avhengige av Avinors tjenester eller som på ulike måter blir berørt av vår virksomhet, er avgjørende for at Avinor skal kunne gjøre de prioriteringer som tjener våre interessenter og samfunnet på best mulig måte.

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

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

Dialogen på politisk nivå skjer i hovedsak via Avinors eier, Samferdselsdepartementet, samt på Stortinget gjennom Transport- og kommunikasjonskomitéen, i samråd med Samferdselsdepartementet. Interessentdialogen på politisk nivå og på myndighetsnivå foregår i hovedsak i faste møter, i regi av styret og konsernledelsen. Det er også omfattende dialog med politisk og administrativ ledelse lokalt - på kommune- og fylkesnivå. Avinor arbeider kontinuerlig med å styrke denne dialogen.

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

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

Dialogen med passasjerene skjer gjennom kundeundersøkelser, som blir gjennomført regelmessig, og i møter med interessentorganisasjoner. Passasjerene er særlig opptatt av punktlighet og regularitet, servicetilbudet på lufthavnene, parkering og tilbringer-tjeneste. I 2021 vil også trygg smittehåndtering stå høyt på agendaen.

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

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

FIRE HOVEDOMRÅDER I ARBEIDET MED BÆREKRAFT

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

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

RAPPORTERING AV BÆREKRAFT

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

FNs bærekraftsmål

FN vedtok i 2015 nye bærekraftsmål fram mot 2030. De 17 målene og 169 delmålene, som berører de fleste samfunnsområder, ser miljø og klima, økonomi og sosial utvikling i sammenheng. De fleste av FNs bærekraftsmål er i tråd med Avinors egne definerte mål for bærekraft. I særlig grad gjelder dette bærekraftsmål nummer 9 om innovasjon og infrastruktur og bærekraftsmål nummer 13 om å stoppe klimaendringene. I oversikten over mål og resultater på s. 58 er det dokumentert hvordan Avinors egne mål henger sammen med noen flere av FNs bærekraftsmål.

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



Husk fortsatt å vise
hensyn til hverandre



Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester

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

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

BIDRA TIL BÆREKRAFTIG VEKST FOR LANDET OG REGIONENE

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

Frakt er også blitt påvirket av pandemien gjennom bortfall av fraktkapasitet i ruteflyene, spesielt de interkontinentale. Avinor har jobbet tett med flyselskapene for å hente inn dette tapet, noe man har lyktes godt med. Oslo lufthavn er blant svært få lufthavner i Europa som har klart å opprettholde fraktkapasiteten gjennom økt produksjon med rene fraktfly. Avinor tok i 2019 initiativ til å utrede forutsetningene for å lykkes med transport av sjømat med fly direkte fra lufthavner i Nord-Norge i samarbeid med sjømatnæringen og fylkeskommunene. Dette arbeidet ble det jobbet videre med gjennom 2020.

SKAPE VERDIFULLE OPPLVELSER FOR PASSASJERER OG BESØKENDE

Gode opplevelser er viktig for passasjerene. Gode opplevelser og et godt etterlatt inntrykk bidrar til at passasjerene fortsetter med sine reiseaktiviteter. Et veltilpasset service- og tjenestetilbud til de reisende er sentralt for finansieringen av lufthavnene. Kommersielle inntekter fra aktiviteter på og ved flyplassene utgjør normalt over halvparten

av konsernets inntektsgrunnlag og er avgjørende for at Avinor skal kunne løse samfunnsoppdraget på en god og forutsigbar måte.

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

Etter utbruddet av pandemien ble den opplevde tryggheten i form av smittevern utfordret, og det oppsto et stort informasjonsbehov for hvordan passasjerene skulle forholde seg til nye regler, retningslinjer og redusert tilbud av tjenester. Fokuset under pandemien ble derfor dreid mot å sikre opplevelsen av trygghet i form av smittevern, samt å informere passasjerene løpende gjennom digitale kanaler og kundeservice om hvordan de skulle forholde seg på reisen. Avviksmeldinger og annen informasjon på nettsidene og i sosiale kanaler har blitt oppdatert kontinuerlig. I tillegg har Avinors kundesenter hatt 3-4 ganger flere samtaler per passasjerer under pandemien enn normalt.

Fortsatt gode passasjeropplevelser på Avinors flyplasser. Med økt oppmerksomhet på trygge reiser og et redusert tjenestetilbud, har arbeidet med passasjerenes reiseopplevelser blitt tonet noe ned under pandemien. Vi ser likevel at første kvartal leverte gode passasjeropplevelser på linje med de to foregående årene, og kundene ga oss gode skussmål gjennom den krevende perioden.

Godt resultat på Airport Service Quality (ASQ)

Spørreundersøkelsen

ASQ (Airport Service Quality) er en verdensomspennende undersøkelse som gir flyplassene konkrete tilbakemeldinger på passasjerenes tilfredshet innenfor flere kategorier. Med rundt 350 flyplasser fra hele verden som deltar i undersøkelsen er dette et godt verktøy for å måle Avinors prestasjoner opp mot andre flyplasser. Avinor gjennomfører denne undersøkelsen ved våre 8 største flyplasser. Av hensyn til smittevern og svært få passasjerer, ble Avinors ASQ-undersøkelsen satt på pause fra 2. kvartal og ut året. Undersøkelsen gjenopptas i starten av 2021.

I første kvartal 2020 fikk Bergen lufthavn og Oslo lufthavn score på hhv 4,20 og 4,18 på en skala 1-5 for overordnet tilfredshet blant passasjerene. Bergen, Oslo og Ålesund (score 4,28) ble rangert blant beste tredjedel av europeiske flyplasser. Totalt sett lå Avinors flyplasser som helhet noen få plasser under beste tredjedel av de

europiske flyplassene, med samme score for overordnet tilfredshet som i 2018, men noe under 2019. Blant de europeiske flyplassene som har utført ASQ-undersøkelsen gjennom pandemien, ser vi at passasjeropplevelsen totalt sett har styrket seg gjennom 2020 sammenlignet med 2019.

Serviceobservasjoner og servicetrening

Arbeidet med styrking av vertskapsrollen hos butikkene og serveringstedene på Avinors ni største flyplasser ble gjennomført i første kvartal med ekstern støtte. Servicekvaliteten som ytes til kundene innenfor flyplassens butikker og serveringssteder ble målt med hyppige serviceobservasjoner. Serviceobservasjonene ble fulgt opp med regelmessig trening av operative ledere i salg- og serviceledelse, som sammen med sine øvrige servicemedarbeidere brukte den nye innsikten i sitt arbeid mot gode kundeopplevelser i den operative hverdagen på flyplassen. Dette ga synlige resultater i form av mer fornøyde kunder og økt salg. På grunn av pandemien, med svært få passasjerer og mange stengte butikker og serveringssteder, ble serviceobservasjonene og servicetreningen satt på pause fra 2. kvartal og ut året.

Den digitale reisen – tilpasning til nye forventninger

Det økte informasjonsbehovet til passasjerene under pandemien har i stor grad blitt dekket gjennom løpende oppdatering av reise-relatert informasjon på nettsidene avinor.no. Selv om den totale bruken av nettsidene har gått ned, er det betydelig høyere bruk per passasjer enn tidligere. Med stadig utvikling i passasjerenes bruk av og forventninger til digitale tjenester, har Avinor tilgjengeliggjort bestilling av stadig mer av det kommersielle tjenestetilbudet via mobile og nettbaserte kanaler. I vår nettbutikk kan du kjøpe parkering med tilleggstjenester, forhåndsbestille mat og drikke, samt anvende klikk&hent for forhåndsbestilling av taxfree-varer og en rekke øvrige varer som elektronikk og gaveartikler. Årets nye produkter innenfor smittevern har blitt forhåndsbestilt i stort monn. De digitale tilbudene er i seg selv også gode smittevernstiltak, da de legger til rette for mindre kø og trengsel på flyplassen.

Når man handler digitalt, kan man også velge å registrere seg med en kundeprofil hos Avinor. Ved årsskiftet 2020/2021 var det ca. 180 000 verifiserte profiler i denne kundebasen. Disse kundene mottar nyhetsbrev fra Avinor hver måned, med oppdaterte reiseråd, tips og informasjon om kommersielle tilbud. Nyhetsbrevene tilpasses med bakgrunn i hvilken flyplass kunden bor nærmest. Responsen på nyhetsbrevene bekrefter at våre kunder er interessert i informasjon og tilbud fra Avinor, og ønsker en relasjon utover det de opplever på selve flyplassen. All digital passasjerkommunikasjon i Avinor er i henhold til gjeldende personvernlovgiving.

Avinor i sosiale medier

Avinor jobber daglig med å dele reiserelatert informasjon og tips til passasjerene på sosiale medier med informativt innhold som bygger kunnskap og skaper underholdning for de som følger oss. Oslo lufthavns Facebook-side hadde ved årsskiftet 2020/2021 mer enn 185 000 følgere, og er den største sosiale kanalen i konsernet. Henvendelser fra passasjerer gjennom sosiale kanaler besvares fortløpende. Aktivitet og kundeservice på sosiale medier bidrar til å skape en enklere reise for passasjerene.

AVINORS SPONSORSTØTTE

Avinors sponsorbidrag går i hovedsak til lokale fritidsaktiviteter, sosiale tiltak og idrett blant barn og ungdom i lufthavnenes nærområder.

Ved hovedkontoret i Oslo samarbeider Avinor med Kirkens Bymisjon gjennom prosjektet «Nabosamarbeid i Bjørvika». Det er også egne aktiviteter for barn og ungdom i regi av Kirkens Bymisjon, der ansatte i Avinor deltar. Årets julegave 2020 gikk til Bymisjonens aksjon «Gled en som gruer seg til jul». I mars besluttet Avinor å gi en ekstra støtte til dem som har det ekstra vanskelig i forbindelse med korona-epidemien. Gaven ble gitt gjennom Kirkens Bymisjon og skal være til hjelp i arbeidet blant de aller mest sårbare i denne krisetiden.

Avinor støtter TV-aksjonen hvert år.

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

UTVIKLE ET KONKURRANSEDYKTIG SELSKAP

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

Videreutvikler Oslo lufthavn

Trafikken til og fra Oslo lufthavn ble i 2020 kraftig påvirket av Covid-19 og trafikkbortfallet var på 68 prosent sammenliknet med 2019. 9 millioner passasjerer reiste til og fra landets hovedflyplass i 2020 mot 28,6 millioner i 2019. Gjennom året har driften av Oslo lufthavn blitt tilpasset trafikken, og deler av terminalene har blitt midlertidig stengt. Man har også gått over til énbanedrift som følge av vesentlig bortfall av trafikk. På tross av den krevende situasjonen knyttet til Covid-19 vil Avinor vil fortsette arbeidet med å sikre og videreutvikle Oslo lufthavn som et viktig nasjonalt og internasjonalt knutepunkt.

En viktig del av Avinors samfunnsoppdrag er å sørge for å gi Norge konkurransekraft gjennom å gi næringsliv og privatpersoner de samme muligheter for effektiv og konkurransedyktig transport som land det er naturlig å sammenligne seg med. Norge har det sterkeste innenriksmarkedet i Norden og dette er et godt grunnlag for flere internasjonale ruter.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Avinor oppdatert kunnskapsgrunnlaget for vurdering av fremtidig plassering av en eventuell tredje rullebane på Oslo lufthavn. De to alternativene, det østre og det vestre, har blitt vurdert på nytt, og Avinor opprettholder anbefalingen om det østre alternativet som lokalisering for en eventuell tredje rullebane. Det oppdaterte kunnskapsgrunnlaget skal nå behandles av Samferdselsdepartementet.



Første oktober 2018 startet arbeidene med utbyggingsprosjektet «Utvidelse Non-Schengen Øst» på Oslo lufthavn og arbeidet er i rute. Prosjektet omfatter et bygg på omkring 30 000 kvadratmeter knyttet til østre del av terminalen. Byggearbeidene skal etter planen være endelig gjennomført i løpet av 2022 og vil etter utvidelsen kunne håndtere om lag 8 millioner passasjerer i året.

Konsernstyret har besluttet at det pågående forprosjektet for utskifting av bagasjeanlegget i den gamle delen av terminalen ved Oslo lufthavn skal utvides. Det skal nå omfatte frakobling, demontering og riving av anlegget. Dette vil muliggjøre en kostnadsbesparelse for hele bagasjeprosjektet, inkludert drifts- og vedlikeholdskostnader på det gamle anlegget, på 700 millioner kroner.

Ny Bodø lufthavn

I forbindelse med nedlegging av Bodø flystasjon og Forsvarets påfølgende avhending av statens eiendommer, har Bodø kommune tatt initiativ til å flytte Bodø lufthavn og frigjøre sentrumsnære arealer til byutvikling. I henhold til Nasjonal Transportplan 2018–2029 (NTP) vil staten kunne bidra til finansieringen sammen med Avinor og lokale interessenter.

Samferdselsdepartementet har gitt Avinor i oppdrag å fortsette arbeidet med planlegging av flyttingen med sikte på å fremme en konsesjonssøknad. Som følge av dette har Avinor utarbeidet et forprosjekt. Forprosjektet skal sammen med finansieringsplanen gjennom en ekstern kvalitetssikring etter statens ordning

for kvalitetssikring av store statlige investeringsprosjekter. Kvalitetssikringen skjer på oppdrag fra Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet og skal gjennomføres i første halvdel av 2021. Denne fremdriften gjør det mulig for Regjeringen å ta stilling til prosjektet før sommeren 2021. Saken kan da fremmes for Stortinget for vedtak høsten 2021 ved fremleggelse av forslag til statsbudsjettet for 2022. Etter gjennomført ekstern kvalitetssikring og Avinors konsesjonssøknad vil Samferdselsdepartementet ta stilling til videre beslutningsprosess.

Øvrige lufthavner

Som en oppfølging av Avinors nordområdestrategi og NTP er ny terminal på Tromsø lufthavn og forlengelse av rullebanen på Kirkenes lufthavn under planlegging. I Tromsø starter byggearbeidet vinteren 2021, i Kirkenes er arbeidet i gang, og forventes ferdigstilt innen utgangen av september 2021.

Utredning knyttet til ny stor lufthavn i Lofoten/Vesterålen er oversendt Samferdselsdepartementet. Departementet vil gjøre sin samlede vurdering og fremme forslag i stortingsmeldingen om NTP 2022-2033, som behandles våren 2021. Prosjektets styringsgruppe anbefaler ny storlufthavn på Leknes og ny vegløsning mellom Svolvær og Leknes.

Avinor mottok 27. mai oppdragsbrev der Samferdselsdepartementet ønsker at Avinor overtar den videre prosessen med bygging av ny lufthavn Mo i Rana. I oppdragsbrevet bes Avinor om å legge frem en fremdriftsplan for ny lufthavn i Mo i Rana, samt en vurdering av

OPS (offentlig privat samarbeid). Fremdriftsplanen er utarbeidet med Avinor som ansvarlig utfører av bygging og drift av ny lufthavn. Investeringsbeslutning skal behandles i revidert nasjonalbudsjett mai 2021.

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

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

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

Driften ved Fagernes lufthavn ble formelt lagt ned 1. juli 2018, da ingen lokale aktører hadde meldt seg til å overta. Stortinget vedtok samtidig at Avinor skal opprettholde den tekniske og operative statusen på Fagernes lufthavn i inntil tre år etter stengningen, slik at en eventuell overtakelse og gjenåpning i regi av lokale interesser ikke vanskeliggjøres. I forbindelse med statsbudsjettet for 2020 ble det avklart at Avinor kan selge Fagernes lufthavn gjennom en åpen anbudsrunde. Det ble gjennomført vurderinger knyttet til statsstøtteregeverket i dialog med departementet og ESA. Denne prosessen stoppet opp på grunn av pandemien, og ligger nå til behandling i departementet.

AVINORS SAMFUNNSPÅLAGTE OPPGAVER

Avinor utfører en rekke oppgaver på vegne av den norske stat som ikke følger direkte av samfunnsoppdraget og som sammenlignbare lufthavn- og flysikringsoperatører ikke er pålagt. De samfunns-pålagte oppgavene inkluderer blant annet kunngjøringstjenester for lufthavner og luftrom, forenklet transfer ved Oslo lufthavn (toll), utredningsoppdrag for Samferdselsdepartementet, beredskap for ambulansfly, aktiviteter for å betjene forsvarsaktiviteter og ulike oppgaver innen flysikringstjenester. Disse samfunns-pålagte oppgavene påfører konsernet merkostnader i nivå 750 millioner kroner årlig. Avinor finansierer i dag disse kostnadene delvis gjennom luftfartsavgiftene og delvis gjennom kommersielle inntekter.

FLYSIKRING

Avinors flysikringsvirksomhet ble skilt ut i et eget datterselskap, Avinor Flysikring AS, i 2014 for å legge til rette for konkurranse om tårntjenester, etablere et tydelig skille mellom leverandør og mottaker av flysikringstjenester og tilpasse virksomheten til felleseuropeiske krav om effektivisering av tjenesten. Avinor Flysikring har ansvaret for lufttrafikk-tjenesten og kritisk infrastruktur i norsk luftrom, og yter tjenester til både den sivile og militære luftfarten. Samferdselsdepartementet vil vurdere alternativ eierstruktur for flysikringsvirksomheten, men har utsatt dette på grunn av COVID-19.

KONKURRANSEUTSETTING AV TÅRNTJENESTER

Mens underveistjenesten internasjonalt i hovedsak blir levert av statlige tjenesteutøvere innenfor sine nasjonale luftrom, er det innenfor tårn-, innflygings og flynavigasjonstjenester i flere land innført konkurranse. Avinor AS har så langt konkurranseutsatt tårntjenestene ved Ålesund lufthavn og Kristiansand lufthavn og har ambisjon om å fortsette prosessen med å konkurranseutsette tårn- og flysikringstjenester ved flere lufthavner i Norge. Eiermeldingen åpner for at Avinor Flysikring AS kan delta i konkurranse om tårn- og innflygingstjenester internasjonalt.

I tråd med rammebetingelsene har Avinor Flysikring AS etablert datterselskaper for å levere tilbud i konkurranser dersom det vurderes som hensiktsmessig ut ifra et kommersielt perspektiv.

INVESTERING I FJERNSTYRTE TÅRN OG NYTT ATM-SYSTEM

Fjernstyrte tårn

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

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

Ny teknologi i underveistjenesten

Avinor Flysikring AS investerer i ny teknologi i underveistjenesten gjennom partnerskap med andre europeiske flysikringsleverandører. Teknologiskiftet vil, i tillegg til å imøtekomme felleseuropeiske krav, bidra til styrket sikkerhetsnivå, effektivisering og lavere priser for luftromsbrukerne. Avinor Flysikrings underveistjeneste har en av de laveste enhetsprisene (unit rate) i Vest-Europa. Negativ trafikkvekst i 2020 og forventet svak vekst de neste fem årene, kombinert med høyt investeringsnivå som følge av overgang til nytt ATM-system, vil gi press på unit rate. Dette innebærer at gevinstene fra nytt ATM-system ikke vil materialisere seg før i perioden 2025–2029, da det nye systemet er på plass.

Covid-19 og effektivisering

Covid-19 pandemien har ført til betydelig trafikknedgang og en kraftig reduksjon av inntektene. Den felleseuropeiske luftfartsorganisasjonen Eurocontrol har ansvaret for å innkreve avgifter fra flyselskaper for underveistjenesten. På bakgrunn av inntektsbortfallet, vedtok Eurocontrols medlemsstater en midlertidig betalingsutsettelse av avgifter i 2020. På grunn av redusert trafikk, bortfall i inntekter, samt innsparingskrav fra myndighetene, har Avinor Flysikring AS iverksatt et effektiviseringsprogram i 2020, «Lønnsomt Flysikring etter Covid-19», som tar sikte på å redusere kostnadene både midlertidig og permanent i størrelsesorden 137 millioner kroner i 2020. Selskapet iverksatte våren 2020 permitteringer både i administrative, operative og tekniske stillinger.

Fremtidige rammevilkår for underveistjenesten

Det europeiske Single European Sky-regelverket stiller krav til underveistjenesten gjennom ytelseskravene i den såkalte Referanseperiode 3 (RP3). Covid-19-situasjonen har medført behov for endring i ytelses- og avgiftsforordningen, og en tilleggsforordning for RP3 ble godkjent av EU-kommisjonen i november 2020. Denne inneholder mekanismer for at tjenesteyters inntektstap for 2020 og 2021 skal dekkes over en periode på 5-7 år, for å redusere risiko for store svingninger i underveisavgiften. Effekten på underveisavgiften som følge av det store trafikkbortfallet er uansett betydelig. Avinor Flysikring bidrar på sin side med kostnadsreduksjoner for å holde avgiftene på et så lavt nivå

som mulig. Selskapet har i tillegg anmodet myndighetene om at luftromsbrukerne skjermes for avgiftsøkninger i tiden fremover gjennom statlig finansiering/støtteordninger, for å bidra til gjenoppbygging av luftfarten.

De fremtidige rammevilkårene i den nasjonale ytelsesplanen har konsekvenser for om lag 60 prosent av Flysikrings inntekter og påvirker også flyselskapene.

FLYSIKKERHET

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

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

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



I Avinor er alle sikkerhetskritiske arbeidsoperasjoner underlagt et konsernfelles styringssystem, og det jobbes systematisk med overvåking og kontinuerlig forbedring av styringssystemet, herunder flysikkerhetsstyringen. Vi har kontroll på lufthavnenes risikobilde slik at tiltak kan settes i gang før noe skjer. Dette støttes opp av flere rapporter hvor vi overvåker lufthavnenes prestasjoner og operasjonelle risikobilde. Disse brukes i lokale og sentrale sikkerhets- og kvalitetsmøter og detaljeringsnivået i rapportene er tilpasset deretter.

Sikkerhetsarbeidet er knyttet til den strategiske konsernmålsettingen *sikre, stabile og effektive tjenester*. For å påse at Avinors tjenester utføres og leveres på et akseptabelt eller forbedret flysikkerhetsnivå, jobbes det kontinuerlig med flysikkerhet og risikostyring. Dette bidrar til å redusere sannsynligheten for skade på mennesker, materiell og kritisk infrastruktur, samt redusere konsekvensene hvis en uønsket hendelse skulle inntreffe. For å opprettholde sikker og stabil drift under pandemien, er det fortløpende blitt gjennomført risikoanalyser knyttet til situasjonsbestemte endringer.

DRONER

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

Avinor Flysikring AS har anskaffet et trafikkstyringssystem, «Unmanned Traffic Management» (UTM), for droner som ble satt i drift i 2020.

Avinor observerer og rapporterer ulovlig droneaktivitet og anmelder alle uautoriserte hendelser med droner ved lufthavnene. Avinor deltar i arbeid på nasjonalt og europeisk nivå for å få på plass forskrifter for sikker bruk av droner. Nytt europeisk regelverk for droner trådte i kraft 1. januar 2021 og vil bli gjeldende i Norge. Avinor har igangsatt en prosess med å utrede dronetiltak på utvalgte lufthavner. Dette skal identifisere farer og risiko forbundet med droner. Prosjektet ønsker å finne gode tiltak, og innhenter erfaringer fra andre lufthavner både nasjonalt og internasjonalt.

TILGJENGELIGHET FOR ALLE – UNIVERSELL UTFORMING

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

Gjennom en tidligere utført kartleggingsprosess etter «Forskrift om universell utforming av lufthavner og om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter ved lufttransport» har Avinor fått en oversikt som er grunnlaget for videre tiltak. Avinors bygningsmasse er, særlig ved de lokale og regionale lufthavnene, i stor grad oppført før universell utforming ble et sentralt begrep. Avstanden opp til dagens forskriftskrav er til dels betydelig. Basert på avvik som ble funnet, blir det gjennomført bygningsmessige tiltak som en del av vedlikeholdsprogrammet i Avinor. Vedlikeholdsprogrammet startet opp i 2019, har fortsatt i 2020 og er et prosjekt som vil

strekke seg til 2025. Oslo lufthavn og de tre lufthavnene i Bergen, Stavanger og Trondheim, jobber kontinuerlig med å forbedre universell utforming for de reisende, i takt med små og store endringer i terminalene.

Ved nybygg og større ombygginger benytter Avinor egne standarder for bygninger som ivaretar blant annet krav til universell utforming, og som tar opp i seg Teknisk forskrift og NS 11001. Det blir lagt vekt på samarbeid med andre transportaktører, samt nasjonale og regionale brukerfora som FFO, NHF og Blinddeforbundet. Gjennom standardiserte løsninger ønsker Avinor å bidra til at Avinors lufthavner skal være mest mulig forutsigbare og lesbare for alle reisende. Det tilstrebes å knytte våre standarder opp mot internasjonale standarder, slik at utenlandske passasjerer også blir ivarettatt.

Terminalutforming og ombordstigningsløsninger er sentralt for å få de reisende vel om bord i flyet. Universell utforming er i fokus i tilknytning til utvikling av nye typer tekniske løsninger, kommersielle krav og ønsket passasjerstrøm. Passasjerbroer vil være tilpasset store og mellomstore lufthavner, og ramper og elektriske trappeklatrere vil fungere for mindre lufthavner, slik at alle kommer om bord på en god måte. Avinors assistansetjeneste bidrar sammen med universell utforming til å gi en trygg ramme for reisende med redusert mobilitet. Dette er et omfattende tilbud fra ankomst på lufthavnen til vedkommende er vel ombord i flyet, og omfatter både bestilling og gjennomføring av reisen.

ØKT PUNKTLIGHET OG REDUSERT REGULARITET SOM FØLGE AV KORONAPANDEMIEN

Gjennomsnittlig punktlighet for alle Avinors lufthavner var i 2020 91,7 prosent, opp fra 84,4 prosent i 2019. Avinors konsernmål for punktlighet på avgang innenfor 15 minutter er 88 prosent. Måloppnåelsen avhenger av samspillet mellom lufthavn, flyselskap og de som yter lufthavnrelaterte tjenester. I tillegg spiller værmessige forhold inn. Klimaendringene fører til stadig større værmessige utfordringer. Redusert punktlighet har også sammenheng med trafikale utfordringer i Europa, samt interne utfordringer hos operatørene på Avinors nettverk. Redusert trafikk som følge av koronapandemien førte til økt punktlighet i 2020.

Regulariteten er et mål på hvor stor andel planlagte flygninger som faktisk blir gjennomført. Her er Avinors mål 98 prosent. I 2020 var regulariteten for alle lufthavnene samlet på 95,9 prosent, ned fra 97,6 prosent i 2019. Koronapandemien medførte en sterk økning i antall kanselleringer

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 2020 ingen luftfartsulykker med eller uten personskader eller alvorlige luftfartshendelser i norsk luftfart der Avinor medvirket til årsaken. Innrapportering innen flysikkerhet har vært god og vært opprettholdt i forhold til produksjon under pandemien, og graden av alvorlighet i luftfartshendelsene har vært lavere.



ULYKKER OG ALVORLIGE LUFTFARTSHENDELSER 2018-2020

	ALVORLIG LUFTFARTSHENDELSE	LUFTFARTSULYKKE U/PERSONSKADER	LUFTFARTSULYKKER M/ PERSONSKADER
2020	0	0	0
2019	1	0	0
2018	0	0	0

Tabell 1: Alvorlige luftfartshendelser, luftfartsulykker uten personskader og luftfartsulykker med personskader hvor Avinor har vært medvirkende part. Begrepene «alvorlig luftfartshendelse» og «luftfartsulykke» følger definisjoner i Regulation (EU) No 996/2010.

REVISJONER

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

Et revisjonsprogram etableres årlig i henhold til regelverkets bestemmelser og godkjennes av konsernsjefen.

Revisjonsprogrammet omfatter krav i Luftfartslovgivningen, Arbeidsmiljøloven og Sikkerhetsloven, med tilhørende forskrifter, dessuten relevante ISO-standarder, samt forskrifter og standarder innenfor ytre miljø. Interne revisjoner, revisjoner av aktører på Avinors lufthavner og revisjoner av leverandører gjennomføres.

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

I 2020 har 25 av 47 planlagte revisjoner blitt gjennomført. Øvrige revisjoner i 2020 har blitt avlyst eller utsatt til 2021 på bakgrunn av Covid-19 pandemien.

Revisjonsaktiviteten avdekket i 2020 ett betydelig avvik (Level 1). Forholdet ble rettet opp umiddelbart i henhold til prosedyre. Utover dette funnet var det ikke avdekket betydelig avvik (Level 1) i forhold til lover, forskrifter og Avinors styrende dokumenter som reduserer nivået på eller er en fare for sikkerheten.

Revisjonsprogrammet 2020 har ikke avdekket betydelig avvik (Level 1) i forhold til lover, forskrifter og Avinors styrende dokumenter som reduserer nivået på eller er en fare for sikkerheten.

SECURITY

Innen security har pandemien, som på alle andre driftsområder, redusert Avinors investeringssevne. To betydelige prosjekter har fått forskjøvet ferdigstillestidspunkt. Et av prosjektene omfattet testing av nye røntgenmaskiner som gjør det mulig for passasjer å beholde bærbar PC og væsker i håndbagasjen. Foreløpig er testing satt på vent. Samtidig er investeringen for slike maskiner så høy at utskifting ikke kan skje før Avinor investeringssevne er tilbake til normalen. Det andre prosjektet omfatter nye røntgenmaskiner for innsjekket bagasje. Opprinnelig var regelverkskravet at disse skulle være installert innen september 2022. Gjennom ACI har Avinor jobbet for å få en utsettelse på dette prosjektet og implementeringsfristen ble nylig utsatt til mars 2024. I prosjektene for ny terminal Tromsø og ny lufthavn Bodø er det lagt vekt på at adkomstveier og generell utforming skal redusere trusselen fra eksplosiver transportert med kjøretøy og redusere skadevirkningene fra skyting i terminal (PLIVO).

BEREDSKAP OG KRISEHÅNDTERING

Pandemien har lagt beslag på store ressurser innen sikkerhet og beredskap. Det er dermed ikke gjort store endringer i beredskaps-system eller dokumentasjon siste år, utover nødvendige revideringer og tilpasninger til trussel og situasjonsbilde som gis i relevante trusselvurderinger. Håndteringen av pandemien har vært krevende, men Avinor har evnet å opprettholde en sikker og stabil drift til tross for store utfordringer. Organisasjonen har lagt vekt på å opprettholde oppmerksomheten på sikkerhet, krisehåndteringsevne og beredskap – i tillegg til håndtering av pandemien.

Avinor har bygget nye lokaler for bruk til krisehåndtering. Rommene er bygget etter beste praksis innen krisehåndtering og vil øke anvendeligheten for Avinors krisestab. Operasjonelt nivå har fagsamlinger hver måned, samt deltar i øvelser og håndterer reelle hendelser.

Konsernsjef etablerte Corona Task Force (CTF) for å koordinere, styre og lede krisehåndteringen for hele konsernet sammen med relevante aktører. Dette arbeidet har krevd stor ressursinnsats fra hele konsernet.

Avinor vil i løpet av 1. kvartal 2021 ha etablert kommunikasjonskapasitet på HEMMELIG nivå. Dette er ytterligere aktualisert siste år og vil sette konsernet i stand til å etablere situasjonsforståelse raskere og mer presist: Det vil styrke Avinors håndtering av egne kriser og forbedre bidraget i totalberedskapen for nasjonen.

Våre liaisoner til Forsvarets operative hovedkvarter (FOH) har gjennom året opprettholdt kompetanse og forbindelse til hovedkvarteret ved flere anledninger. Samarbeidet med Forsvaret forventes ytterligere styrket og er prioritert i konsernets beredskapsarbeid.

TOTALFORSVARET

Avinor har fortsatt en aktiv rolle i Totalforsvaret gjennom løpende samarbeid med bl.a. FOH, Forsvarsstaben, Luftforsvaret, DSB og andre sentrale sivile aktører. Konsernsjef har bidratt aktivt i Sentralt Totalforsvarsforum og Avinor har bidratt i en rekke faglige fora i samarbeidet med Forsvaret og andre aktører i Totalforsvaret. Planlagt deltakelse i Øvelse Gram 2020 i FOH ble betydelig redusert pga. Covid-19.

MENNESKEHANDEL

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

INNOVASJON OG FOU

Avinor har som følge av pandemien hatt et mindre omfang av oppstart av nye aktiviteter knyttet til forskning og utvikling i 2020. Samtidig har situasjonen understreket behovet for fortsatt å jobbe aktivt innenfor dette området. Avinor har derfor revidert sin strategi for innovasjon.

For å sikre bærekraftig verdiskapning og et konkurransedyktig selskap, skal Avinor jobbe for å finne nye klimavennlige løsninger og nye forretningsmuligheter. Bruk av åpne innovasjonsprosesser og eksternt samarbeid, skal bidra til å sikre bedre løsninger i de ulike prosjektene.

Konsernet har flere samarbeidsprosjekt både nasjonalt og internasjonalt. Internasjonalt er de største prosjektene knyttet til Single European Sky ATM Research (SESAR) innenfor områdene Air Traffic Management og Total Airport Management. Som en følge av dette, er det blant annet under etablering et eget senter for en samorganisert operativ styring av Oslo lufthavn (APOC). Internasjonalt samarbeider vi både med andre lufthavner, og med (Norges største uavhengige forskningsinstitusjon) SINTEF. Som en del av Avinors klimaarbeid, ser en for kommende år også på mulighetene for nye prosjekter innenfor bærekraft og klima.

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

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





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

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

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

KLIMAGASSUTSLIPP

Avinor skal innen 2022 halvere egne totale kontrollerbare klimagassutslipp sammenlignet med 2012 og bidra til å redusere klimagassutslipp fra tilbringertjenesten og flytrafikken. Videre har Avinor et mål om at egne aktiviteter (lufthavndrift) skal være fossilfrie i 2030.

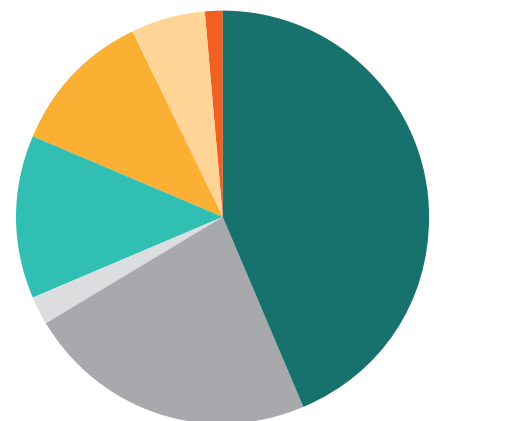
De største luftfartsrelaterte klimagassutslippene kommer fra selve flytrafikken, dernest kommer passasjerers og ansattes transport til og fra lufthavnene (tilbringertjenesten) og til slutt klimagassutslipp knyttet til drift av lufthavnene.

Klimagassutslipp fra lufthavndriften

Avinor har siden 2007 utarbeidet klimaregnskap i henhold til «The Greenhouse Gas Protocol», og arbeider kontinuerlig med å redusere klimagassutslipp fra egen virksomhet. Avinor kjøper årlig klimakvoter for å kompensere for de gjenværende klimagassutslippene.

I 2020 var Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndrift på omkring 9100 tonn CO₂-ekvivalenter. Dette betyr at det har vært en reduksjon i Avinors klimagassutslipp på ca. 40 prosent i 2020, sammenlignet med 2012. Mye av årsaken til denne reduksjonen skyldes redusert drift/aktivitet grunnet Covid-19 situasjonen.

De største utslippene fra Avinors drift kommer fra forbruk av drivstoff til egne kjøretøy, etterfulgt av tjenestereiser og energiforbruk. Svalbard lufthavn blir spesielt synlig i klimaregnskapet, i og med at fjernvarme og hovedandelen av elektrisitetsforbruket kommer fra kullkraftverk. Andre utslippskilder som inngår blant egne, kontrollerbare utslipp, er kjemikalier til baneavising og drivstoff til bruk ved brannøving.



Klimagassutslipp fra Avinors egen drift i 2019. I tråd med vanlig regnemåte i Norge, legger Avinor til grunn at klimagassutslippene fra avansert biodiesel/biofyringsolje telles som null.

Utslippene fra Avinors virksomhet avhenger sterkt av værforholdene i vinterhalvåret, som påvirker behovet for snøbrøyting, oppvarming og forbruk av avisingkjemikalier. Både værforholdene i 2020 og driftsendringer som følge av Covid-19, førte totalt sett til et lavere drivstofforbruk i 2020 sammenlignet med et gjennomsnittså.

Et viktig tiltak for å redusere klimagassutslipp fra egen drift i Avinor er å fase inn avansert biodiesel, da nærmere halvparten av Avinors klimagassutslipp kommer fra kjøretøyparken. Avansert biodiesel benyttes på kjøretøy som ikke så enkelt lar seg elektrifisere (som for eksempel snøfresere og sweepere). Avinor blander kun inn avansert biodiesel. Den inneholder ikke palmeolje eller palmeoljeprodukter, og er i henhold til EUs bærekraftkriterier. I tråd med vanlig regnemåte i Norge, legger Avinor til grunn at klimagassutslippene fra avansert biodiesel/biofyringsolje er null. En ny regionbasert avtale for levering av avansert biodiesel skal være gyldig fra Q3 2021, og skal gjøre levering til flere av Avinors lufthavner enklere. I 2020 var forbruket av avansert biodiesel i Avinor ca. 30 prosent av totalforbruket. Oslo lufthavn hadde i 2020 en innblandingsandel på hele 93 prosent. Videre ble det benyttet avansert biodiesel ved følgende lufthavner; Trondheim, Bergen, Ålesund og Molde.

Ved anskaffelser av kjøretøy i Avinor, skal det alltid gjøres en vurdering av om fossile kjøretøy kan erstattes med elektriske kjøretøy eller annen teknologi med fornybare energikilder. Tilbyder inviteres, uavhengig av maskingruppe som skal kjøpes inn, til å komme med løsninger for å redusere Avinors klimagassutslipp knyttet til egen kjøretøypark.

18. august 2020 ble det levert åtte elektriske busser til Avinor Oslo lufthavn. Elbussene skal benyttes inne på flyplassen og frakte passasjerer mellom terminal og fjernparkerte fly. De elektriske bussene ble levert av VDL og tilhørende infrastruktur ble levert av Heliox. Det er etablert depotlading til bussene om natten og hurtiglading med pantograf ute. Prosjektet ble støttet av Enova og de nye elektriske bussene erstatter åtte fossile busser. Avinor kjøpte i 2020 inn 17 større og mindre administrative kjøretøy, hvorav 10 var elektriske og 7 var fossile. Hovedårsaken til at det fortsatt kjøpes fossile kjøretøy, er mangelen på tilgjengelige egnede elektriske kjøretøy som kan trekke tunge hengere. For at Avinor skal kunne øke innfasingen av elektriske kjøretøy ytterligere, må det komme elbiler på markedet med kombinasjonen firehjulsdrift og romslig lasterom, samt elektriske minibusser (opp til 8+1 passasjer). Enovas støtte til anskaffelse av elektriske varebiler har bidratt til at andelen elvarebiler har økt i Avinor.

For å redusere klimagassutslippene i Avinor er det også nødvendig å gå over til fornybar energi i Avinors bygningsmasse. Tiltak for å redusere energiforbruket ved Avinors lufthavner er omtalt i kapittelet om energi.

Avinor ønsker å bidra til en mer klimavennlig energiløsning på Svalbard, og har de siste årene både etablert solceller (2015–2019) og to små vindturbiner ved lufthavnen. Svalbard lufthavn jobber med en fremtidig CO₂-nøytral energiløsning for lufthavnen. Det pågår et forprosjekt som skal anbefale energibærere for to nye bygg på lufthavnen som skal være selvforsynt med elektrisk og termisk energi. Denne konseptutredningen er støttet av Enova og arbeidet videreføres i 2021.

Stavanger lufthavn er en av få lufthavner i Avinor som har eget høyspentanlegg og hvor den potente klimagassen SF₆ har vært brukt. I 2020 byttet lufthavnen ut dette SF₆-anlegget til fordel for et vakuumanlegg (høyspentsikring) som dermed kan spare flyplassen for store utslipp. Dersom 1 kg SF₆ slippes ut, tilsvarer det 22 tonn CO₂.

Bruk av baneavisingkjemikalier regnes inn i Avinors klimaregnskap fordi kjemikaliene er laget fra fossile karbonkilder og det beregnes derfor klimagassutslipp fra nedbrytningen. Klimaendringer har ført til økt bruk av baneavisingkjemikalier de senere år. Avinor ønsker å fase inn baneavisingkjemikalier laget fra ikke-fossile karbonkilder. Slike er under utvikling, og må oppfylle alle andre krav som Avinor har for baneavisingkjemikalier før de kan tas i bruk.

I 2020 er det laget en plan for hvordan Avinor skal nå målet om fossilfri lufthavndrift i 2030. Tiltakene som er foreslått skal utredes videre samt vurderes og revideres fortløpende – minimum årlig. Teknologitvillingen har stor betydning for valg av endelig løsning for de ulike utslippkildene.

Airport Carbon Accreditation (ACA) er en bransjeordning som lufthavnoperatører kan akkreditere seg i. ACA forvaltes av bransjeorganisasjonen ACI (Airport Council International), der Avinor er medlem. Lufthavner som deltar i ordningen må sette forpliktende mål for reduksjon av klimagassutslipp, utarbeide detaljerte klimaregnskap og vedta tiltaksplaner. I 2020 var omkring 330 lufthavner med i ordningen. Dette betyr at omtrent 45 prosent av global passasjertrafikk gikk via ACA-akkrediterte lufthavner. I Avinor har Oslo lufthavn, Trondheim lufthavn, Værnes og Kristiansand lufthavn, Kjevik vært akkreditert i ordningen fra starten i 2009. Bergen lufthavn, Flesland og Stavanger lufthavn, Sola har deltatt siden 2014. De fire største Avinor-lufthavnene er akkreditert på nivå Neutrality.

KLIMAGASSUTSLIPP FRA REISER TIL OG FRA LUFTHAVNENE

For å styrke tilbudet til de reisende, redusere klimagassutslippene og bedre den lokale luftkvaliteten, ønsker Avinor å være en pådriver og tilrettelegger for at mest mulig av transporten til og fra lufthavnene kan skje med kollektive transportmidler. Utfordringene på tilbringersiden er knyttet både til transportnettet og transportformene. Bosettingsmønsteret i lufthavnenes virkeområder gjør også at det ikke er mulig å gi alle et fullgodt kollektivtilbud. Avinors største lufthavner har gjennomgående høye kollektivandeler sammenliknet med andre lufthavner i Europa, og Oslo lufthavn har blant verdens høyeste kollektivandeler.

De fleste virkemidlene for å øke kollektivandelen ligger utenfor Avinors ansvarsområde og krever samarbeid mellom en rekke aktører. Avinors viktigste bidrag er å legge infrastrukturen til rette på lufthavnene, og bidra med god informasjon om tjenestene til de reisende.

Ikke alle kan reise kollektivt til lufthavnene. Det har derfor vært viktig for Avinor å tilrettelegge for lading av elektriske kjøretøy på Avinors parkeringsområder slik at de som må kjøre bil kan gjøre det med lavest mulig klimagassutslipp. Dette arbeidet har pågått siden 2014, og det er nå etablert nærmere 1300 ladepunkter. Med det er Avinor verdens største lufthavnoperatør på lading til elbiler. På flere lufthavner, for eksempel ved Bergen lufthavn, er det også etablert ladepunkter/hurtiglading av taxi.

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

Tabell 2. Kilde: Reisevaneundersøkelsen (RVU) 2019.

Avinor har i lengre tid jobbet med 2020-mål for kollektivandel i tilbringertjenesten. På grunn av pandemien, herunder blant annet reduksjonen i flytrafikk og myndighetenes anbefaling om å unngå kollektivtrafikk, er det ikke relevant å sammenlikne 2020 med foregående år. Imidlertid kan det legges til grunn at 2020-målene ble oppnådd allerede i 2019 for de fleste lufthavnene (se tabell 2), og Avinor vil i 2021 vurdere fremtidige kollektivmål.

KLIMAGASSUTSLIPP FRA FLYTRAFIKKEN

Avinor har siden 2007 samarbeidet med luftfartsbransjen i Norge om å legge til rette for reduserte klimagassutslipp fra flytrafikken. I oktober ble den fjerde rapporten om «Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart» publisert¹. Rapporten skisserer utslippsreducerende tiltak og sammenholder effekten av disse med forventet trafikkutvikling. For første gang har SAS, Widerøe, Norwegian, Avinor, LO og NHO Luftfart gått sammen om å sette et felles utslippsmål, og et veikart for å nå målet: Norsk luftfart skal være fossilfri innen 2050. Dette innebærer at det på ruteflygninger i og fra Norge i 2050 ikke skal brukes fossilt drivstoff.

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

Klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart tilsvarte ifølge Statistisk Sentralbyrå (SSB) i 2019 (siste offisielle tall) 2,2 prosent av samlede innenriks utslipp (1,1 av totalt 50,3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter). Det er disse utslippene som er omfattet av Kyotoprotokollen og som rapporteres i SSBs statistikk om klimagassutslipp fra norsk territorium. Dette prinsippet anvendes i alle land.

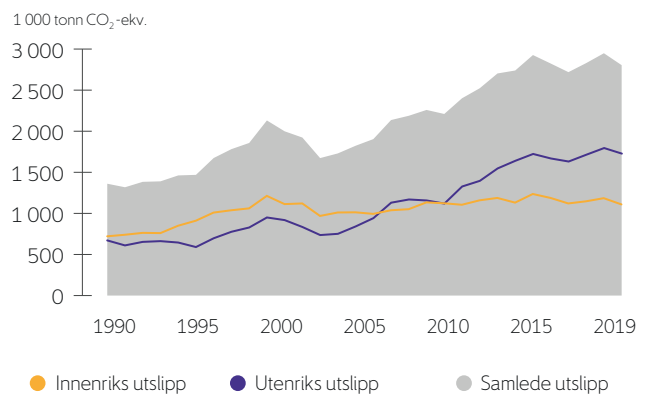
Klimagassutslipp fra utenrikstrafikken, det vil si fra norske lufthavner til første destinasjon i utlandet, utgjorde i 2019 1,7 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Disse utslippene rapporteres årlig av Miljødirektoratet til FN's Klimakonvensjon (UNFCCC)².

Samlede klimagassutslipp fra alt jetdrivstoff til sivile formål solgt på norske lufthavner i 2019 (siste offisielle tall) tilsvarer i overkant av 5,5 prosent av Norges samlede utslipp, i størrelsesorden 2,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. I 2019 var det ifølge SSB en reduksjon i både utslippene fra innenriks- og utenrikstrafikken sammenliknet med 2018. Samlet var det en reduksjon i utslippene på 5 prosent sammenliknet med 2018.

CO₂-utslipp fra all sivil luftfart i verden var ifølge IATA³ 914 millioner tonn, eller om lag 2,5 prosent av de globale CO₂-utslippene (38 milliarder tonn⁴) i 2019.

I tillegg kommer effekten av at deler av utslippene skjer i høye luftlag. Basert på siste forskningsresultater og med samme metode som benyttes i bl.a. EUs kvotesystem (GWP og 100 års tidshorisont), beregnes tilleggsfaktoren til å være 1,7. Kortere tidshorisonter og alternative beregningsmåter gir både høyere og lavere tilleggsfaktorer, fra 1,0 til 4,0⁵.

KLIMAGASSUTSLIPP FRA NORSK LUFTFART
1990-2019



Nye, energieffektive fly

Siden de første passasjerflyene med jetmotorer ble tatt i bruk på 1950-tallet, er utslippene per passasjerkilometer redusert med 80 prosent. Flyprodusentene utvikler helt nye og mer energieffektive fly, men gjennomfører også omfattende tiltak på eksisterende modeller for å redusere drivstofforbruk og klimagassutslipp. De norske flyselskapene viderefører arbeidet med energieffektivisering og fornyer fortløpende sine flåter. Mer energieffektive motorer, forbedret aerodynamikk, lavere vekt og flere seter medfører eksempelvis at Airbus A320 NEO, som SAS og Norwegian nå faser inn, har omkring 15 prosent lavere utslipp per setekilometer enn flyene de erstatter. Utslippene per passasjerkilometer er mer enn halvert de siste 20 årene.

Effektivisering i luftrommet

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

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

Norge, Sverige, Danmark, Finland, Latvia og Estland innførte 'Free Route Airspace' i 2016. Dette er en luftromsorganisering som gjør at flyselskapene ikke lenger trenger å følge forhåndsdefinerte traséer, men kan fly den mest optimale ruten (trajektorier i tre dimensjoner). Slik reduseres både drivstofforbruk og klimagassutslipp.

Bærekraftig jetdrivstoff

Biodrivstoff ble sertifisert til bruk i sivil luftfart i 2009. Siden den gang er det gjennomført flere tusen sivile ruteflygninger med

1) Rapporten er tilgjengelig på avinor.no

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

3) Kilde: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance-june-2020-data-tables/>

4) Kilde: https://edgar.jrc.ec.europa.eu/booklet2020/Fossil_CO2_emissions_of_all_world_countries_booklet_2020report.pdf

5) Kilde: CICERO. Les mer om dette i kap 10.2 i «Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart. Rapport 4».

innblandet biodrivstoff, og utviklingen av ulike teknologier for produksjon av biodrivstoff har skutt fart. En stor fordel med biodrivstoff er at det kan blandes direkte inn i fossilt flydrivstoff og ikke krever tilpasninger verken i flymotorer eller distribusjonssystem. Innfasing av biodrivstoff for luftfart blir, både av bransjen selv og FNs luftfartsorganisasjon ICAO, regnet som et svært viktig tiltak for å redusere klimagassutslippene fra luftfarten.

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

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

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

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

Det jobbes også både i Norge og internasjonalt med planer for å produsere bærekraftig drivstoff fra andre ressurser enn biomasse. Oppmerksomheten om såkalte electrofuels (e-fuels) har økt betydelig den siste tiden. Relativt store mengder elektrisk kraft benyttes til å fremstille hydrogen ved hjelp av elektrolyse, og hydrogenet kobles med CO₂ i en prosess der sluttproduktet er syntetisk drivstoff.

Storskala norsk produksjon av bærekraftig drivstoff til luftfart og tungtransport på veg kan være avgjørende dersom norske klimamål skal nås, men er avhengig av langsiktige og forutsigbare rammebetingelser som ikke reduserer norsk luftfarts konkurransekraft.

Avinor la i 2020 sammen med Norwegian, SAS, Widerøe, LO og NHO Luftfart fram rapporten «Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart». Dette var fjerde gang en slik rapport er publisert, og første gang norsk luftfart har lansert et felles veikart mot fossilfri luftfart. Veikartet tar initiativ til utarbeiding av et program for produksjon og økende innfasing av bærekraftige drivstoff (avansert biodrivstoff og e-fuels). I 2021 vil Avinor legge fram forslag til et slikt program sammen med aktørene nevnt over.

Elektrifisering av luftfarten

Et av de sannsynlige tiltakene for å redusere utslipp av klimagasser er elektrifisering av alle deler av luftfarten, herunder drift av infrastruktur som bygg og anlegg, motorisert ferdsel på lufthavnene og selve flytrafikken. Med et allerede etablert marked for korte flygninger med små fly, betydelig erfaring og stor interesse for elektrifisering av transport og tilnærmet 100 prosent fornybar elektrisitet, er Norge i en unik posisjon til å ta i bruk elektriferte fly. Elektriferte fly defineres som fly som har en eller flere elektriske motorer for fremdrift i luften. Elektrisiteten som driver motorene kan komme fra ulike kilder: batterier, hybridløsninger eller brenselceller.

Basert på informasjon Avinor har innhentet fra flyprodusentene er det realistisk å anta at de første elektriferte flyene kan være i test- og utviklingsbasert passasjertrafikk på kortbanenettet i Norge omkring 2025, og i ordinær rutetraffic fra omkring 2030.

Avinors visjon er at innenrikstrafikken i Norge er elektrifisert i 2040, og selskapet har et ansvar for å tilrettelegge for denne utviklingen, særlig med hensyn til ladekapasitet på lufthavnene. Avinor har i 2020 kartlagt dagens og framtidig elkraftkapasitet med tanke på lading av elektriferte fly på selskapets lufthavner. Denne kartleggingen vil bli fulgt opp og ajourført fremover. Avinor deltar i det ENOVA-støttede prosjektet Elnett21 i Stavanger. Elnett21 har som mål å legge til rette for utslippsfri og elektrisk transport – ved å øke lokal energiproduksjon, teste løsninger for å lagre og distribuere strøm – samt smart styring av energi som sikrer optimal bruk av eksisterende nett.

Sammen med Luftfartstilsynet svarte Avinor i mars 2020 ut et oppdrag fra Samferdselsdepartementet og overleverte rapporten «Forslag til program for introduksjon av elektriferte fly i kommersiell luftfart» til statsråd Knut Arild Hareide. Avinor har også deltatt i den europeiske høynivågruppen om nullutslippsluftfart ledet av EASA og Luftfartstilsynet.

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

Hydrogen som energibærer

Oppmerksomheten rundt hydrogen som energibærer og mulig bruk av hydrogen i luftfarten 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 luftfart på flere måter:

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

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

Hydrogen kan benyttes til å fremstille drivstoff som kan erstatte dagens fossile jetdrivstoff og kan brukes i eksisterende fly og infrastruktur. Allerede i dag blir hydrogen i enkelte sammenhenger brukt til å «anrike» biodrivstoff slik at det tilfredsstiller kravene som stilles til jet biodrivstoff. Videre er begrepet «electrofuels» utledet av at en benytter hydrogen fra elektrolyse sammen med karbon fra en annen kilde for å produsere syntetiske drivstoff. En mer radikal anvendelse av hydrogen er i brenselcelle eller ved direkte forbrenning. Dersom hydrogen brukes i brenselceller for å produsere elektrisitet til en elektrisk flymotor, faller det innenfor definisjonen vi har brukt på et «elektrifisert fly». Det amerikanske oppstartsselskapet ZeroAvia utvikler et fly drevet på brenselceller, og Airbus vurderer også dette. Det er også mulig å brenne hydrogen direkte i en jetmotor, slik blant annet NASA har brukt tidligere. Airbus presenterte i september 2020 sitt prosjekt Airbus ZEROe, der målet er å ha et nullutslippfly på markedet innen 2035, i et konsept der hydrogen skal være energibærer. Planene er svært ambisiøse, og det signaliseres at de første testflygingene kan finne sted allerede i 2023.

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

AVGIFTER OG KVOTER

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

Siden 2012 har sivil luftfart også vært del av EUs kvotehandels-system, på linje med energi og industri. Om lag 75 prosent av flygingene og 90 prosent av utslippene i og fra Norge er omfattet av EUs kvotehandelsystem. EUs mål er at utslippene i kvotepliktig sektor skal være 43 prosent lavere i 2030 enn de var i 2005, og det diskuteres om målet skal økes til 55 prosent. Det har vært store svingninger i kvoteprisen de siste årene. I 2020 har prisene det meste av året ligget mellom 25 og 30 euro pr tonn. EU forventes å redusere omfanget av tilgjengelige kvoter fram mot 2030 for at målene skal nås. Dette vil øke kvoteprisene og på sikt føre til høyere kostnader for norsk luftfart.

I Norge er innenriks luftfart som et av få land i verden ilagt CO₂-avgift. I 2020 utgjorde denne 1,39 kroner per liter jet fuel, eller om lag 545 kroner per tonn CO₂. I henhold til internasjonale avtaler er det ikke anledning til å legge CO₂-avgift på utenrikstrafikken.

1. juni 2016 ble det innført en passasjeravgift på alle avreiste flyginger fra norske lufthavner. I 2019 var denne på 200 kroner for reiser utenfor Europa og 75 kroner for reiser i Europa, mens den i 2020 er midlertidig opphevet på grunn av koronapandemien.

FN-organisasjonen for sivil luftfart (ICAO) har besluttet karbonnøytral vekst fra 2020 som sektormål for internasjonal luftfart. På ICAOs generalforsamling i oktober 2016 ble det enighet om å innføre et kvotesystem for klimagassutslipp fra internasjonal luftfart som, sammen med andre tiltak, skal bidra til å nå målet.

Mekanismens første fase på seks år fra 2021 vil være frivillig for statene. Så langt har 88 stater, deriblant Norge, meldt frivillig deltakelse i denne fasen. Flytrafikken mellom disse statene står for om lag 77 prosent av den internasjonale flytrafikken.

KLIMATILPASNING

Klimaet på kloden vil endre seg. I Norge er det forventet at klimaendringene vil resultere i et varmere, villere og våtere klima, men med store regionale og lokale variasjoner. Fremtidens klima må derfor hensyntas i infrastrukturprosjekter nå og fremover. Klarer man ikke å tilpasse infrastrukturen, kan det medføre fysiske og økonomiske konsekvenser.

Siden 2001 har Avinor vurdert klimaendringenes påvirkning på egen virksomhet gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). Avinor arbeider også med klimatilpasning gjennom ICAO, bransjeorganisasjonen Airport Council International (ACI) samt direktoratgruppen for klimatilpasning i regi av Miljødirektoratet. Avinor er videre med i Klima2050, et senter for forskningsbasert innovasjon i regi av SINTEF, og bidrar i pilotprosjekter innen blant annet bedre rensing av avrenning fra rullebaner, forbedrede bygningsdetaljer og tilpasset vedlikeholdsregime.

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

En rekke tiltak for å redusere klimasårbarheten er gjennomført, herunder etablering av nye dimensjoneringskriterier for kritisk infrastruktur. Avinor vil videreføre dette arbeidet. Avinor har også utført egne risiko- og sårbarhetsanalyser som vil bli oppdatert i løpet av 2021. For Avinor er det viktig å identifisere områder med betydelige endringer, og hvordan disse kan møtes med tiltak som legges inn i vedlikeholdsprogrammet og infrastrukturprosjekter.

Nye utbyggingsprosjekter må planlegges ut ifra fremtidige scenarier for klimapåkjening. Det stilles gjennom Avinor standard for byggkrav til at alle utbyggingsprosjekter skal planlegges og utføres slik at de er tilpasset antatte fremtidige klimatiske påkjeninger. Her er også samarbeidet med forskningsinstitusjonene viktig.

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



Avinor opplever økt interesse fra finansmarkedet rundt spørsmål knyttet til bærekraftig utvikling, og finansinstitusjoner er opptatt av hva som kan skje i forhold til klimaendringer som igjen kan påvirke bla selskapets soliditet. Internasjonalt har EU bla seks miljømål, der ett av disse er klimatilpasning. Avinor ser nå på hvordan tiltak og informasjon om virksomhetens klimatilpasning vil kunne formidles videre for å møte denne økte interessen.

VANN OG GRUNN

Avinors miljømål for faget Vann og grunn i perioden 2016–2020 har vært at det ikke skal oppstå nye grunnforurensninger eller redusert tilstand i vannmiljø ved lufthavnene. For kommende 5-årsperiode videreføres målet, men inkluderer at utlekking av prioriterte stoffer også skal reduseres.

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

Alle Avinors lufthavner har egne utslippstillatelser i henhold til Forurensningsloven. Disse er blant annet basert på vurderinger av naturens tålegrenser for hver enkelt lufthavn, opp mot behovet for kjemikaliebruk for å kunne drifte lufthavnene forsvarlig. Utslippstillatelsene regulerer blant annet hvor mye avisingskjemikalier og kjemikalier til brannøvelser som er tillatt å bruke og hvor mye som eventuelt kan slippes ut. Tillatelsene kan også sette krav om ekstra undersøkelser og etablering av tekniske anlegg, hvis utslippene påvirker miljøet. Formålet er å ivareta vannkvaliteten i resipientene og de naturlige økologiske, biologiske og kjemiske forhold. Lufthavnenes miljørisikoanalyse vil også vise de største risikoene og hvor eventuelle tiltak bør settes inn.

De siste vintrene har Avinor hatt et økt forbruk av avisingskjemikalier. Dette gjelder både fly- og baneavisingskjemikalier. Årsaken er i all hovedsak mer utfordrende værforhold. Også økt trafikk og endrede ruter kan medføre behov for større bruk av kjemikalier. I 2020 gikk imidlertid flytrafikken markant ned som følge av korona-pandemien og dermed også det totale forbruket av flyavisingskjemikalier. Det er forventet at forbruk av kjemikalier også vil reduseres en periode fremover som en konsekvens av trafikkreduksjonen.

I løpet av 2020 var det brudd på vilkår for flyavising ved 7 lufthavner og for baneavising på 1 lufthavn, alle disse er i Nord-Norge hvor det var en svært spesiell vinter mange steder. Forurensningsmyndighetene er ved alle tilfellene av overskridelse informert om situasjonen. Ved de fleste lufthavnene har det ikke blitt påvist noen miljømessig konsekvens av forbruket, men forurensningssituasjonen ved Tromsø lufthavn er fremdeles utfordrende.



FORBRUK AV KJEMIKALIER

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



UTSLIPPSTILLATELSE

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

FORURENSNINGS
LOVEN

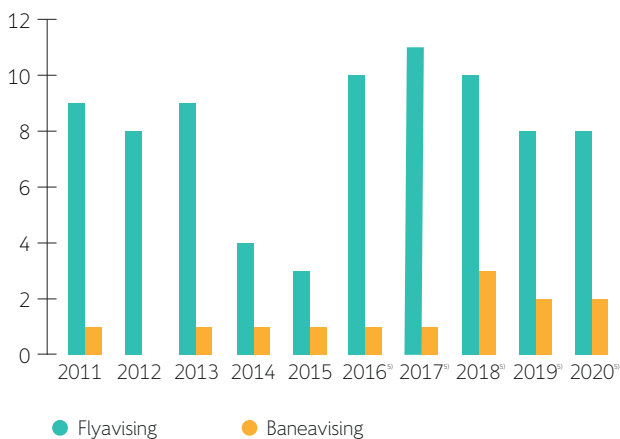


MILJØOVERVÅKNING

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

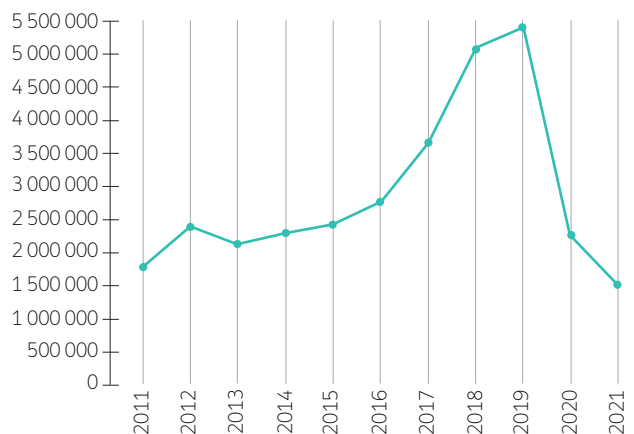


LUFTHAVN MED BRUDD PÅ VILKÅR FOR FLY- OG BANEAVISING



FORBRUK AV FLYAVISINGSKJEMIKALIER

Antall liter omregnet 100 % glykol



5) For OSL skyldes bruddet fly og/eller baneavising (resipientbasert tillatelse).

Arbeidene med forlengelse av utslippsledninger startet opp i 2020 og forurensningssituasjonen vil forbedres betraktelig når arbeidene ferdigstilles første halvdel av 2021. I tillegg har forprosjekt for ny flyavisingsplattform startet og planlagt ferdigstilling er i 2025. Tiltak ved både utslippsledninger og avisingsplattform er et krav i lufthavnens utslippstillatelse.

Avinor fikk i 2020 nye eller reviderte utslippstillatelser for lufthavnene i Vadsø, Trondheim og Røros.

Det har foregått en rekke terrenngrep ved Avinors lufthavner i 2020. Oppmerksomheten på mulig forurensning i grunnen er stor, og det er gjennomført en rekke prøvetakinger for å fastslå korrekt håndteringsmåte for oppgravede masser. Håndtering av PFAS-forurensede masser er spesielt kostnadsdrivende i prosjekter. Forurensning i grunnen vurderes også ved utvikling av masterplaner for lufthavnene, da forurensning kan føre til båndlegging av arealer. Ansvarsforhold knyttet til gammel og ny forurensning er

dessuten tema i nye festekontrakter og ved stenging av en lufthavn. I lufthavnens utslippstillatelser er det krav om at arealene skal settes i miljømessig tilfredsstillende stand.

PFAS

Avinor benyttet fram til 2012 ulike typer per- og polyfluorerte forbindelser (PFAS) i brannskum ved brannøvingfeltene sine. Bruk av denne formen for brannskum ble faset ut i god tid før det ble pålagt fra miljømyndighetene. Den mest kjente forbindelsen, PFOS, ble faset ut allerede i 2001. Etter hvert som det har blitt dokumentert at flere av PFAS-forbindelsene er å betegne som giftige og tungt nedbrytbare, har Avinor gått over til fluorfritt brannskum. Flere år med bruk av fluorholdige brannskum har imidlertid ført til forurensning i grunnen på flere av Avinors aktive og nedlagte brannøvingfelt, samt andre arealer som historisk ble benyttet til øvingsaktivitet. Disse forurensningene bidrar fremdeles til at noe PFAS lekker ut i naturen omkring lufthavnene. Avinor har jobbet med problemstillingen i flere år (se figur ovenfor) og



Foto: Jo Henrik Jarstø, Solbladet

er opptatt av å ta sitt ansvar for de forurensningene som skyldes driften av lufthavnene, men at dette må skje innenfor rammene av det som er forsvarlig sett i et samfunnsøkonomisk kost-/ nytteperspektiv.

Rammebetingelser for menneskelig inntak av PFOS ble igjen endret i 2020 etter vurderinger av European Food Safety Authority (EFSA). Det er nå en gruppe på fire PFAS som vurderes samlet, og verdien

for tolerabelt inntak er blitt ytterligere redusert sammenlignet med vurderingene for PFOS i 2018. Dette førte til at Mattilsynet utarbeidet en generell advarsel mot inntak av ferskvannsfisk nær flyplasser i Norge. Det er også advart mot inntak av vann fra naturen nær flyplasser, og advarselen er publisert på matportalen.no.

Avinor mottok mai 2020 pålegg fra Miljødirektoratet knyttet til våre PFAS-forurensede lokaliteter. Pålegget var en oppfølging av rapportene som ble levert Miljødirektoratet i 2019. Her stilles det krav om supplerende undersøkelser av fem lufthavner i 2020, fem lufthavner i 2021 og ytterligere 16 forurensede brannøvingsfelt i perioden 2022–2024. Pålegget stiller også krav til undersøkelser av biota og drikkevann nær lufthavner. Pålegg om utarbeidelse av tiltaksplan er ventet for de fem lufthavner som er undersøkt i 2020, og de fem som blir undersøkt i 2021.

I begynnelsen av 2020 ble vannrensaneanlegg for PFAS satt i drift ved Fagernes lufthavn, og anlegget viser god renseeffekt. Dette var nødvendig selv om lufthavnen er stengt, da det påvises PFAS i fisk i populære fiskevann som Leirin. Ved Sogndal lufthavn ble det i slutten av 2020 etablert et anlegg for rensing av PFAS-forurenset bekkevann, og ved Harstad/Narvik lufthavn Evenes begynner arbeidet med utgraving av PFAS-forurensede masser fra et nedlagt brannøvingsfelt i begynnelsen av 2021. Sistnevnte er i henhold til

pålegg fra Miljødirektoratet som Avinor mottok i mai 2020. Ved Kirkenes lufthavn ble det i 2020 ferdigstilt permanent vannforsyning til boliger i Høybukta, et område der det tidligere ble påvist forhøyede verdier av PFAS i drikkevannet.

Avinor Oslo lufthavn mottok i 2019 etter søknad tillatelse fra Miljødirektoratet til å grave ut PFOS-forurensede hot spots på det nedlagte brannøvingsfeltet. Lufthavnen planla å starte arbeidet våren 2020, men på grunn av Corona-situasjonen var ikke de økonomiske rammene lenger til stede. Det ble vurdert at fjerningen av masser kunne utsettes uten at det vil ha en stor konsekvens for miljøet. Dette er fordi mesteparten av spredningen av PFAS fra brannøvingsfeltet fanges opp av et grunnvannrensaneanlegg.

Avinor gjennomførte i 2020 en markedsundersøkelse for å øke vår kunnskap om nye og relevante tiltaksmetoder for PFAS-forurenset jord og/eller vann. Avinor mottok informasjon om både nyere tiltaksmetoder som er klare til bruk og metoder som foreløpig er på laboratorie-/pilotstadiet. Det overordnede målet er at nye tiltaksløsninger skal gi en mer kostnadseffektiv opprydning av forurensede lokaliteter der opprydning og/eller risikoredusering er nødvendig.

Det er kjent fra Miljødirektoratet at normverdien for PFOS i jord vil bli lavere, og Avinor har derfor en strengere intern grense for når jord defineres som forurenset enn det som i dag ligger i det nasjonale regelverket for forurenset grunn. En slik definisjon innebærer at det ved påvisning av lave konsentrasjoner av PFAS må gjøres en risikovurdering for å sikre tilfredsstillende håndtering av forurensede masser og at det ikke forekommer uakseptabel spredning av PFAS i en byggefase. Håndtering av PFAS-forurensede masser fra både større og mindre utbyggingsprosjekter er en utfordring for Avinor da kun et fåtall avfallsdeponier kan motta jord forurenset med PFAS. I flere prosjekter observeres lave

konsentrasjoner av PFOS, slik at volumene forurenset masse blir store, mens det i totalt sett er få gram PFOS i massene som krever håndtering. Dette kan gi store kostnader ved håndtering av PFOS-forurensete masser for relativt små prosjekter.

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

FLYSTØY

Avinor har et miljømål om å arbeide aktivt for å begrense støybelastningen (fra fly- og helikoptertrafikk) for bosatte i lufthavnens nærområder.

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

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

På Oslo lufthavn er det etablert et støy- og traseovervåkningsanlegg som brukes til å overvåke at flybevegelsene er i henhold til de fastsatte prosedyrene for lufthavnen, samt støynivåene på enkelte punkter rundt lufthavnen. Lufthavnen har en egen støyforskrift som har krav om et slikt anlegg, og at det skal rapporteres resultater hver måned. Resultatene viser at flybevegelsene overholder de nye prosedyrene med mer enn 95 prosent. Andelen kurvede innflygninger ble 15,7 prosent i 2020. Oslo lufthavn hadde i 2020 flystøyhenvendelser fra 72 personer. Innbyggerne i Ullensaker, Eidsvoll og Nannestad står for den største andelen. Det er mer enn en halvering av antallet klager sammenliknet med 2019. Reduksjonen skyldes trolig innføringen av énbanedrift på Oslo lufthavn. Trafikken gikk derfor i hovedsak på vestre rullebane, slik at områdene Mogreina, Sand og Jessheim fikk langt færre overflygninger.

Figuren viser utviklingen i flystøy og flytrafikken ved Oslo lufthavn fra 2000 til 2020. For hvert år er det beregnet totalt støyutslipp (Lden) fra all registrert trafikk. Deretter er endring i nivå fra 2000 beregnet for hvert år, og plottet sammen med utviklingen i totaltrafikk. Denne framstillingen gir et bilde av støyutviklingen, uavhengig av geografiske områder som berøres. Målingene viser at nye, moderne flytyper mer enn kompenserer for veksten i flytrafikken.

På lufthavnene i Bergen, Stavanger og Trondheim er det etablert et system for traseovervåkning som brukes til å overvåke om flybevegelsene er i henhold til de fastsatte prosedyrene for disse lufthavnene. Ved Bergen lufthavn, Flesland er det opprettet nye inn- og utflygningstraséer for helikopter som blant annet gjør at man varierer overflygning over ulike områder. Lufthavna har lagt ned et betydelig arbeide i å svare ut henvendelser og lage statistikk for helikoptertrafikken. Det er innarbeidet mer restriktiv holdning til visuelle ankomster fra sør med påviselige positive effekter. Dette burde gi en lavere støybelastning for de nærmeste naboene.

Avinor har også utført støykartlegging for 5 lufthavner på bakgrunn i kravene i T-1442 «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging». Disse lufthavnene er Svalbard, Lakselv, Kristiansund, Leknes og Brønnøysund. Videre har Avinor publisert oppdatert støysonekart for Harstad/Narvik lufthavn basert på støykartlegging utført av SINTEF for Forsvarsbygg med trafikk tall for sivil og militær trafikk.

ENERGI

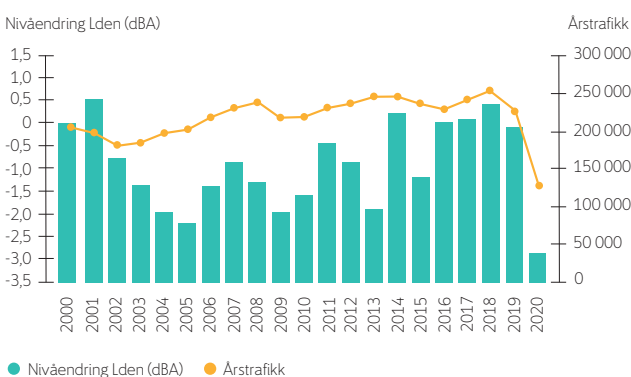
Energi er en del av Avinor sin miljøstrategi og for perioden 2016–2020 var energimålet å redusere innkjøpt energi med 25 prosent, sammenliknet med energiforbruket på bygg og anlegg i 2012. Tiltak for å nå energimålet var aktiv energiledelse på lufthavnene, energitiltak, utfasing av fossile energikilder og økt andel egenprodusert energi.

Energien som forsyner Avinors bygningsmasse og infrastruktur kommer hovedsakelig fra innkjøpt elektrisitet. Noen lufthavner er knyttet til fjernvarmenett. I tillegg er det noen lufthavner som har egenprodusert energi fra blant annet sjøvann, grunnvarme og solenergi. Energien brukes hovedsakelig til oppvarming, kjøling, belysning, baneanlegg og annet teknisk utstyr.

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

Totalt er energiforbruket til Avinor redusert med 15 prosent fra 2019 til 2020. I forhold til energimålet som baserer seg på spesifikt energiforbruk har forbruket gått ned med 18 prosent.

FLYTRAFIKK OG STØY PÅ OSLO LUFTHAVN



Stavanger lufthavn har tatt initiativ til og er prosjekteier til Elnett21. Et Enova-støttet innovasjons- og demonstrasjonsprosjekt som vil bidra til effektiv energibruk, testing av nye forretningsmodeller og løsninger for strømproduksjon, og -lading. Elnett21 skal stabilisere lokale effektbehov hos partnerne i prosjektet og regionalt med smart nett, samt optimalisere bruken av eksisterende strømmnett og skape positive ringvirkninger i samfunnet. Prosjektet er et regionalt samarbeid mellom Avinor, Lyse Elnett, Forus Næringspark, Stavanger-regionen Havn og Smartly. Selv om den fysiske delen av prosjektet for Avinor sin del gjennomføres på Stavanger lufthavn, skal erfaringene bidra med kunnskap til andre lufthavner i konsernet i prosessen med å forberede den elektrifisering innen luftfarten som kommer.

Året 2020 har vært et annerledes år og alle Avinor sine lufthavner har vært nødt til å tilpasse seg til en ny hverdag, også når det kommer til energiarbeidet. Grunnet lite trafikk og de konsekvensene som følger med dette, har fokuset ute på lufthavnene vært å tilpasse energiforbruket til det nye aktivitetsnivået. Det har vært et fokus på energioptimalisering, slik at det kun brukes den energien som trengs. Dette har gitt gode resultater, hvor Oslo Lufthavn Gardermoen har redusert innkjøpt energi med 19 prosent i 2020, sammenlignet med 2019.

Totalt har Avinor redusert innkjøpt energi med 35 prosent, sammenlignet med det spesifikke energiforbruket på bygg og anlegg i 2012.

AVFALL

Avinors arbeid med å redusere avfallsmengden, vektlegger sluttavhending av avfall gjennom verdikjeden og har spesiell oppmerksomhet på farlig avfall. Det kildesorteres på alle lufthavner og samlet kildesorteringsgrad for drift var i 2020 53 prosent. Lufthavnene produserte totalt 2 618 tonn avfall hvor 484 tonn er farlig avfall.

avfallsvolumet generert av flyplassenes ordinære drift i 2020 ble 30 prosent materialgjenvunnet, 6 prosent biologisk behandlet, 56 prosent energigjenvunnet og 8 prosent sendt til deponi.

Reduksjon av matsvinn fra serveringssteder og kiosker er et område Avinor og serveringssteder vektlegger, og ordninger som To Good To Go og spisestedenes egne initiativer skal bidra til å redusere svinn. Arbeidet ble i 2020 delvis satt på pause grunnet permitteringer og stenging av en rekke serveringssteder knyttet til pandemien.

Ved rivning av parkeringshus ved Stavanger lufthavn etter brannen i 2020 var det fokus på gjenbruk. Totalt har prosjektet en gjenvinningsgrad på over 99 prosent. 20 000 tonn betong går til direkte gjenbruk i andre prosjekter på Stavanger lufthavn. Stål og aluminium går til smelting og gjenbruk, noen deler av gitterdragere, aluminiumsfasader og rekkverk er forsøkt direkte gjenbrukt.

Strandrydding

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

Blomsterrike områder fint for pollinatorer Oslo lufthavn.



Plastposer

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

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

I 2020 ble det ikke tildelt midler fra fondet. Grunnet pandemien har våre partnere hatt begrenset med kapasitet og ressurser til å jobbe med denne type tiltak. Initiativet vil videreføres, og det planlegges for tildeling i 2021.

NATURMANGFOLD

Mange av Avinors lufthavner ligger på eller ved områder som fra naturens side er biologisk rike. Dette er blant annet verneområder,

sjeldne naturtyper, lakseelver og laksefjorder. Avinor har også store områder med eng eller englignende vegetasjon langs rullebanene. På flere lufthavner finner vi levesteder for utrydningstruede arter. For å ha oversikt over naturverdiene på Avinors eiendommer og på områder som kan påvirkes av lufthavndriften har Avinor fått utført kartlegginger av biologisk mangfold på alle lufthavnene. Resultatene fra kartleggingene er offentlig tilgjengelig i blandt annet Naturbase. Kunnskapen brukes i drift og prosjekter. Forvaltningsrådene fra kartleggingene følges innen rammene av trygg og effektiv lufthavndrift.

Avinor har etablert rutiner for å hindre å innføre eller spre fremmede arter. Fokus er spesielt på å hindre spredning gjennom massehåndtering og drift. Flere lufthavner har til dels store bestander av skadelige, fremmede arter og det utføres hvert år tiltak for å begrense spredning og utrydde bestander. Vi har spesielt fokus på å unngå spredning i verdifulle naturområder. I 2020 gjennomførte Bergen lufthavn en kartlegging av fremmede arter på sine arealer.

Avinor har jobbet med tiltak for ville pollinerende insekter etter nasjonal strategi for pollinerende insekter. Flere lufthavner gjennomfører og planlegger tiltak for å bedre leveområder for insekter. Her er noen eksempler:



Forbedre habitater for pollinerende insekter på Oslo lufthavn

Lufthavnen har arbeidet med å kartlegge og fjerne fremmede arter siden 2015. I 2017 ble det gjennomført en kartlegging av humler som oppfølging fra tidligere kartlegging av naturtyper på lufthavnens eiendommer. På bakgrunn av resultater fra denne kartleggingen samt hensyn til praktisk gjennomføring, ble det valgt ut fire «pollinatorområder» på til sammen ca. 140 mål. Disse områdene har spesielt tilrettelagt skjøtsel og skadelige, fremmede arter samt andre kraftigvoksende høye arter fjernes for å bevare og forbedre de gode habitatene. Tilpasset skjøtsel hadde oppstart i 2018 og har vært gjennomført i 2019, 2020 og planlegges å videreføres. Det er også sådd blomsterengfrø i parken og her har det vært yrende liv av insekter gjennom sommeren.

Kristiansand lufthavn

Kristiansand lufthavn Kjevik gjennomfører spesielt tilpasset skjøtsel for å ta vare på 120 daa sjeldne og verdifulle slåttemarker og over 40 arter med rødlistede insekter. I blomsterengene lever det mer 40 forskjellige arter rødlistede insekter. Og på lufthavnen er det funnet hele 700 forskjellige arter med sommerfugler, flere er utrydningstruede.

Stavanger lufthavn

Stavanger lufthavn har forekomster av den internasjonalt rødlistede arten strendmurerbie som lever i åpne sandområder. Disse sandområdene både innenfor og utenfor verneområdet på lufthavnen skjermes fra forstyrrelse og fremmede arter. På Stavanger lufthavn testes det også ut frøblandinger for pollinerende insekter. Salix arter som har insektmat om våren tas vare på og nye plantes. Hauger med gammel ved gir mat og overvintringsplass sammen med insekthotell laget av Øksnevad videregående skole.

Nøkkeltall klima og miljø 2016–2020

KLIMAGASSUTSLIPP¹⁾

		2016	2017	2018	2019	2020
Avinor kontrollerer	tonn CO ₂ -ekv.	15 100	16 300	15 780	13 530	9 100
Avinor kontrollerer/passasjer	g CO ₂ -ekv./passasjer	297	308	290	250	437

ENERGI

		2016	2017	2018	2019	2020
Elkraft	GWh	230	245	243	238	205
Fjernvarme	GWh	22	25	26	24	21 ⁶⁾
Oljefyring	GWh	2,8	6,0	4,1	2,6	1,7
Reservekraft	GWh	0,9	0,8	1,0	1,0	1,0
Total	GWh	256	276	274	265	208

KJØRETØY – DRIVSTOFF OG ANNEN ENERGI

		2016	2017	2018	2019	2020
Diesel	liter	2 464 308	2 598 254	2 555 823	1 966 264	1 433 316
Bensin	liter	60 805	59 460	65 261	60 052	54 175
Biodiesel	liter	81 767	199 730	320 082	1 253 304	648 739
Elbil	km	72 472	58 595	80 368	106 933	137 868
Hydrogenbil	km	21 833	10 914	7 848	-	-

AVFALL

		2016 ²⁾	2017 ²⁾	2018 ²⁾	2019 ²⁾	2020
Sortert avfall (tonn)	tonn	4 687	7 542	5 301	5 028	2 618
Sortert avfall (tonn)	tonn	5 058	5 654	5 086	4 947	2 318
Total mengde avfall (tonn)	tonn	9 745	13 195	10 387	9 975	4 937
Sorteringsgrad (%)	%	48	57	51	50	53
Farlig avfall (tonn)	tonn	285	381	512	624	484

BRANN- OG HAVARIKJEMIKALIER

		2016	2017	2018	2019	2020
Jetfuel- A1/Parafin	liter	68 470	73 852	55 840	36 155	44 662
Diesel Bensin	liter	767	2 560	5 742	3 029	346
Propan	kg	2 028	4 064	2 271	1 196	1 166
Slukkeskum	liter	23 886	25 916	24 398	13 983	14 558
Treningskum	liter	1 762	1 006	187	285	286
Treningskum	kg	19 973	19 563	18 417	10 933	9 771
Teknisk sprit	liter	1 545	872	1 502	1 520	891
Opptenningsved	kg	6 744	3 892	3 400	1 925	3 116

BRANN- OG HAVARIKJEMIKALIER

		2016	2017	2018	2019	2020
Jetfuel- A1/Parafin	liter	68 470	73 852	55 840	36 155	44 662
Diesel / Bensin	liter	767	2 560	5 742	3 029	346
Propan	kg	2 028	4 064	2 271	1 196	1 166
Slukkeskum	liter	23 886	25 916	24 398	13 983	14 558
Treningskum	liter	1 762	1 006	187	285	286
Treningskum	kg	19 973	19 563	18 417	10 933	9 771
Teknisk sprit	liter	1 545	872	1 502	1 520	891
Opptenningsved	kg	6 744	3 892	3 400	1 925	3 116

AVISINGSKJEMIKALIER

		2016	2017	2018	2019	2020
Flyavising						
100 % glykol	liter	2 716 432	3 646 921	5 071 245	5 425 837	2 258 505
Baneavising						
Formiat (flytende form) ³⁾	liter	3 622 010	4 313 719	3 549 226	3 238 999	2 654 390
Formiat (fast stoff) ³⁾	kg	477 530	742 529	663 503	600 910	161 825
Miljøbelastning målt som KOF ⁴⁾	tonn O ₂	580 693	731 565	614 005	559 279	382 290

ANTALL LH MED BRUDD PÅ VILKÅR FOR FLY- OG BANEAVISING

		2016	2017	2018	2019	2020
Flyavising	antall	10 ⁵⁾	11 ⁵⁾	10 ⁵⁾	8 ⁵⁾	8 ⁵⁾
Baneavising	antall	1 ⁵⁾	1 ⁵⁾	3 ⁵⁾	2 ⁵⁾	2 ⁵⁾

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

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

Vennligst benytt
hånddesinfeksjon

Please use hand sanitizer



AVINOR



Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver

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

Overordnede resultater fra medarbeiderundersøkelsen (MU) 2020 viser fremgang på de fleste viktige områder. Deltakelsen var også svært høy (88 prosent).

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

OMSTILLING

Avinors strategiplan vektlegger endringsdyktighet gjennom bruk av ny teknologi, innovasjon og kostnadsreduksjoner. For å sikre fremtidig konkurransekraft er det igangsatt et kostnadsreduksjonsprogram med mål om å redusere driftskostnadene betydelig. Dette medfører kostnadsutt i alle deler av konsernet, begrensninger i investeringsaktiviteten samt redusert bemanning.

Som følge av nedgang i aktivitet og bortfall av arbeidsoppgaver har Avinor i 2020 for første gang sett seg nødt til å iverksette permitteringer. I løpet av året har permitteringer berørt 731 ansatte, hvorav 495 i Avinor AS og 236 i Flysikring AS. De berørte har vært permittert i en eller flere perioder, og permitteringsgraden har vært alt fra 10 prosent til 100 prosent avhengig av arbeidsbortfall på den enkelte enhet. Permitteringer fortsetter videre inn i 2021. Totalt er det i 2020 permittert 955 månedsværk, fordelt på henholdsvis 484 månedsværk i Avinor AS og 471 månedsværk i Flysikring AS. I tillegg til permitteringer er det gjennomført 4 måneder frivillig lønnsreduksjon for 120 ansatte i ledende stillinger, 82 i Avinor AS og 38 i Flysikring AS.

Permitteringer er et inngripende tiltak overfor enkeltmedarbeidere. For å ivareta de berørte er det gjennomført egen opplæring av alle ledere som har permitterte medarbeidere. Fokus har vært på å gjennomføre permitteringsprosessen på en profesjonell måte samt å ivareta medarbeidere som er helt eller delvis permittert. Det er også iverksatt psykososiale tiltak gjennom bedriftshelse-tjenesten, og medarbeidere som trenger det har også tilgang til psykologbistand.

Ved behov for nedbemanning vil Avinor, så langt det er mulig, løse dette gjennom frivillige avtaler og naturlig avgang uten oppsigelser. Ordningen med gavpensjoner og sluttpakker er derfor gjennomgått og noe forbedret i 2020. Flere medarbeidere har i løpet

av året benyttet seg av denne muligheten. Dette er årsverk som ikke erstattes og medfører derfor en varig kostnadsbesparelse for Avinor.

En betydelig del av konsernets medarbeidere er, og vil i fremtiden bli, påvirket av ulike former for omstilling. Avinor legger vekt på å forberede og gjennomføre endringer profesjonelt, forutsigbart og i tråd med lov- og avtaleverk. Ledere, tillitsvalgte og vernetjenesten får nødvendig opplæring i omstilling og kommunikasjon.

SAMARBEID

Andelen fagorganiserte er høy i Avinor. Avinor AS og Avinor Flysikring AS har tariffavtaler med sine respektive foreninger. De tillitsvalgte er derfor viktige medspillere for å realisere konsernets mål. Avinor har i 2020 hatt et tett samarbeid med de tillitsvalgte, både når det gjelder løpende saksbehandling og mer omfattende endringsprosesser. Følgene av pandemien har stilt virksomheten overfor nye utfordringer. Trafikknedgang med påfølgende inntektsbortfall og permitteringer har vært sentrale temaer i partssamarbeidet. Det er prioriteres å videreutvikle samarbeidsmodellen mellom tillitsvalgte og ledelse for å ivareta gode arbeidsforhold, stabil drift og kostnadseffektivitet i hele konsernet – både under og etter pandemien.

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.

KONTINUERLIG FORBEDRING

Prosessforbedring og kontinuerlig forbedring er et satsningsområde for Avinor, der målsetningen er å skape en felles forbedringskultur for hele konsernet. Avinors styringssystem SMART inneholder rammeverk for prosessstyring og prosesseierskap, hvor kontinuerlig forbedring er arbeidsformen som bidrar til stabile og kostnadseffektive prosesser med god kvalitet. Prosessorientering, standardisering og effektivisering støtter opp om prosjektene i Lønnsomt Avinor.

KOMPETANSEUTVIKLING

Ansatte med rett kompetanse er avgjørende for at Avinor skal lykkes. Utviklingen innen teknologi og digitalisering medfører,

i tillegg til effektivisering, nye lærings- og samarbeidsformer. Avinor har i 2020 gjennomført omfattende opplæring i Office 365 hvor særlig samhandlingsverktøyet Teams har vært viktig. Som følge av pandemien har kompetansen på digital samhandling økt betydelig i alle deler av selskapet. Som ledd i effektivisering av arbeidet, er det lagt til rette for å benytte mobile enheter i alle ledd av driften.

Som sikkerhetsorganisasjon er Avinor avhengig av å ha rett kompetanse og god oversikt over kompetansebeholdningen til enhver tid. Myndighetspålagt kompetanse utgjør en vesentlig del av Avinors opplæringsaktiviteter. Oppfølgingen av dette er avhengig av god støtte fra konsernets IT-systemer. Avinor er inne i en prosess med forenkling og standardisering på IT-området. Konsernet satser helhetlig på bruk av selskapets ERP-system, IFS Applications. Det er i 2020 utført et omfattende arbeid for at kompetansestyring skal være en del av det, noe som vil bidra til å utvikle, levere og vedlikeholde kompetanse på en sikrere og mer kostnadseffektiv måte.

Godt lederskap som bidrar til å utvikle medarbeidere er fundamentalt for Avinors virke. Konsernet arbeider derfor kontinuerlig og helhetlig med leder- og medarbeiderutvikling. Lederutviklingsprogrammet, Avinors lederplattform, er videreført med vekt på å opprettholde motivasjon og godt arbeidsmiljø gjennom tider med endring og omstilling. Det er også gjennomført særlige tiltak rettet mot ledelse av permitterte medarbeidere og medarbeidere som jobber hjemmefra. For å støtte opp om programmet Lønnsomt Avinor vil leder- og medarbeiderutvikling i større grad behovstilpasses og spisses mot enhetenes endringsutfordringer.

Avinor opprettet 1 ny lærlingeplass i 2020 (Stavanger), i tillegg til de som startet i 2019. Det har totalt vært 20 lærlinger i Avinor i 2020. Av disse har 12 bestått sine fagprøver i løpet av året.

INKLUDERING OG LIKESTILLING

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

Økt likestilling og mangfold i konsernet skal være et virkemiddel i arbeidet med å styrke Avinor som en attraktiv arbeidsplass som evner å tiltrekke seg og utvikle dyktige og motiverte medarbeidere. Konsernledelsen vedtok i mars 2020 handlingsplan for likestilling og mangfold. Begrepet mangfold inkluderer dimensjoner som benyttes i samfunnet generelt når mangfold omtales; alder, kjønn, etnisitet/innvandringsbakgrunn, legning, religiøs og kulturell bakgrunn, kompetanse og funksjonsevne. Avinor ønsker å ha et mangfold i ansattgruppene som i større grad enn i dag speiler våre kunder.

Overordnede målsettinger i handlingsplanen er å integrere likestilling og mangfold i ledelse og styring, øke kvinneandelen i lederstillinger, styrke rekrutteringsprosessen, sikre like muligheter for karriereutvikling i Avinor, styrke inkludering og integrering og å hindre utstøting fra arbeidslivet. Det er fastsatt tiltak innenfor hver enkelt målsetting, for eksempel etterfølgerplanlegging for lederstillinger, synliggjøring av kvinnelige rollemodeller,

tilrettelegging for arbeidstreningssplasser, utforming av stillingsannonser for å treffe en mangfoldig søkermasse. Handlingsplanen operasjonaliseres i HR-miljøer med halvårlig oppfølging til konsernsjef som del av Avinors virksomhetsstyring.

Kvinneandelen i konsernet er 21,8 prosent, og det har over tid vært en prioritering å få denne opp. Det er lav utskiftning av ansatte i konsernet, 5,3 prosent i 2020, og det går derfor langsomt å øke kvinneandelen gjennom nyansettelser. Det er også få kvinner som utdanner seg innen flere av yrkesgruppene Avinor rekrutterer til, som for eksempel plass, brann og redning samt flygelederyrket.

Andelen kvinner i ledende stillinger er tilnærmet lik andel kvinner i selskapet, med 22,8 prosent i konsernet som helhet. Andelen kvinner i konsernledelsen er 33,3 prosent og andelen kvinner i styret er 50 prosent ved utgangen av 2020.

Ved rekruttering vektlegges å få frem kandidater av begge kjønn, og stillingsannonser skal utformes slik at de treffer en mangfoldig søkermasse. Ved intern og ekstern profilering vil det jobbes aktivt for å synliggjøre rollemodeller, og Avinors rekrutteringspolicy inneholder konkrete retningslinjer for å sikre objektiv måling av kvalifikasjoner. Ordlyden i stillingsannonser er i ferd med å endres, slik at vi på en bedre måte får frem Avinors fokus på mangfold. I vår kontrakt med rekrutteringsbyrå er det krav om at byrået bemanner oppdrag fra oss med både menn og kvinner.

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

Det er nedsatt en arbeidsgruppe bestående av ansatte fra forskjellige deler av organisasjonen. Denne arbeidsgruppen gir råd til HR-miljøet og ledelsen om implementering av strategisk mål knyttet til mangfold og likestilling i konsernet. Videre arrangerer gruppen nettverkssamling to ganger i året med bidrag fra eksterne og interne ressurspersoner innen temaet for den aktuelle samlingen. Målet for samlingene er å hente inspirasjon fra andres erfaringer og få gode råd og forslag til konkrete tiltak i arbeidet.

I 2020 ble det arrangert en nettverkssamling. Tema her var regjeringens «Inkluderingsdugnad» med bidrag fra stortingsrepresentant Guro Angell Gimse (H), og med innlegg fra flere ledere i Avinor om egne erfaringer i lederrollen. Det ble også lansert en e-postadresse dedikert temaet mangfold og likestilling. Alle ansatte er invitert til å fremme forslag om hvordan konsernet kan nå målet om økt mangfold.

Spørsmål om trakassering og uønsket seksuell oppmerksomhet er fra og med 2019 inkludert i den årlige medarbeiderundersøkelsen. Sammenliknet 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. Konsernet har nulltoleranse for alle typer mobbing og trakassering, og medarbeidere som eventuelt svarer at de er utsatt for dette henvises videre til varslingskanalen.

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



Det er årlige rapporteringer om fremgang og aktiviteter til styrets HR-, kompensasjon- og HMS-utvalg og til konsernledelsen. Arbeidet er langsiktig og krever tålmodighet og fokus over tid.

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

Avinor skal være en arbeidsplass med rom for forskjellighet, og vil bidra i arbeidet med å få flere som står utenfor arbeidslivet i jobb. Avinor tilbyr relevante tiltaksplasser for å bidra med arbeidstrening, og har satt et konkret mål på minimum 12 plasser årlig. Dette målet ble ikke nådd i 2020 på grunn av situasjonen med Covid-19. Avinor har også i 2020 samarbeidet med Kirkens bymisjon.

BRUDD PÅ ARBEIDSTIDSBESTEMMELSER

Det er viktig for Avinor å ikke bryte arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøloven eller inngåtte tariffavtaler. Konsernet har kontinuerlig oppfølging av hvordan arbeidstiden planlegges. Innen utsatte enheter har det vært særskilt oppfølging, samt gjennomført opplæring for ledere og turnusplanleggere. I konsernet totalt er det i 2020 en solid nedgang i antall brudd på arbeidstidsbestemmelsene, sammenlignet med 2019. Dette gjelder også brudd

der det er inngått utvidede avtaler, det vil si overtid pr. uke og/eller brudd på samlet arbeidstid per dag.

ARBEIDET MED HELSE, MILJØ OG SIKKERHET (HMS)

Avinors HMS-arbeid har i 2020 medført en rekke spesielle utfordringer knyttet til Covid-19. Det langsiktige HMS-arbeidet i Avinor bygger på vedtatt HMS-strategi for perioden 2018-2023. Overordnet målsetting for Avinors HMS-arbeid er å forhindre HMS-avvik, personskader og arbeidsrelatert sykdom. Avinors langsiktige mål om null skader skal være førende for måten vi tenker og jobber på, med stor vekt på kontinuerlig forbedring. Det er definert delmål innen 5 områder: God strategisk forankring av HMS-arbeidet, systematisk arbeid for å redusere HMS-risiko, lederforankring av alt operativt HMS-arbeid, tydeligere HMS-krav og systematisk oppfølging av andre aktører og å motivere til overskudd og arbeidsglede.

Elementene i det systematiske HMS-arbeidet er utviklet videre gjennom 2020, slik at HMS nå inngår som en naturlig del av selskapets virksomhet på alle nivåer. De viktigste KPI-ene innen HMS i Avinor er H1-verdi (antall fraværsskader pr. million arbeidede timer), H2-verdi (antall skader med og uten fravær pr. million arbeidede timer) og N-verdi (antall nestenulykker pr. million arbeidede timer). Resultatene for 2020 viser en H1-verdi på 5,8 (mot en målsetting <3) og en H2-verdi på 9,2 (målsetting <10). N-verdien er 17,7 (måltall ikke fastsatt). Avinor AS har i perioden hatt 15 fraværsskader, hvorav én alvorlig. Det er gjennomført fire interne undersøkelser etter HMS-hendelser i løpet av året.

De viktigste aktivitetene har vært:

- Antallet fraværsskader på Avinoransatte har dessverre økt gjennom 2020. Mot slutten av året er det derfor planlagt en rekke tiltak for både å forebygge personskader gjennom det landsomfattende prosjektet «Bry deg – si ifra!». Prosjektet vil rulles ut i 2021.
- Faglig bistand til og informasjon om smitteverntiltak for ansatte og passasjerer i forbindelse med Covid-19. Ivaretagelse av arbeidsmiljøet til ansatte som arbeider hjemmefra. For å sikre god oppfølging av arbeidsmiljøkonsekvensene av Covid-19, er det etablert at Koronautvalg som underutvalg til Sentralt Arbeidsmiljøutvalg.
- Det er gjennomført en rekke risikovurderinger knyttet til arbeidsmiljø i forbindelse med Avinors kuttprogrammer. Metodikken for gjennomføring av slike risikovurderinger er forbedret.
- HMS-opplæring for ledere, verneombud og AMU-medlemmer er gjennomført i tråd med ambisjonene i selskapets HMS kompetanseplan.
- Bedre ivaretagelse av HMS knyttet til leverandørstyring, bl.a. i innkjøpsprosessene og gjennom utøvelse av Avinors samordningsansvar.

VERNETJENESTEN

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

SYSTEMATISK ARBEID FOR REDUSERT SYKEFRAVÆR

Avinor har gode sykefravær rutiner. Sykefravær arbeidet har høy prioritet og det arbeides systematisk og godt i hele organisasjonen for å holde fraværet så lavt som mulig. Avinor har et velfungerende og aktivt IA-utvalg. Utvalget gjennomgår og forbedrer eksisterende rutiner for sykefravær oppfølging. Innsatsen har spesielt vært rettet mot det korte og det mellomlange sykefraværet med sikte på å redusere langtidfraværet. Oppfølging og forebygging av sykefravær er faste punkter på agendaen i arbeidsmiljøutvalg og på personellmøter i organisasjonen. Kompetanseheving for ledere innen sykefravær oppfølging og etterlevelse av IA-avtalen er et prioritert område for Avinor.

Sykefraværet var på 4,7 (4,69) prosent og viser en nedgang sammenliknet med 2019. Målet om å ligge under 4,7 prosent sykefravær for konsernet er innfridd i 2020.

NØKKELTALL - ANSATTE I AVINOR				
	2020	2019	2018	
Antall fast ansatte pr. 31.12.	2858	3012	3099	
Midlertidige årsverk	154,4	199,1	199,9	
Gjennomsnittsalder fast ansatte	47,2	46,8	46,7	
Total turnover	5,3 %	4,6 %	4,2 %	
Kvinneandel	21,8 %	22,6 %	22,5 %	
Kvinneandel lederstillinger	22,8 %	21,2 %	20,5 %	
Kvinneandel konsernledelsen	33,3 %	41,7 %	33,3 %	
Kvinneandel konsernstyret	50,0 %	50,0 %	50,0 %	
Sykefravær	4,7 %	4,8 %	4,7 %	
H1-verdi	5,8	3,9	3,8	
H2-verdi	9,2	8,2	5,1	
Avinor som attraktivt selskap (skala 1-5)	4,1	3,9	4,0	
ALDERSFORDELING	STYRET	KONSERNLEDELSEN	FAST ANSATTE	TURNOVER
< 30	0 %	0 %	5,2 %	12,8 %
30 - 50	0 %	33,3 %	53,3 %	3,4 %
50 >	100 %	66,7 %	41,5 %	6,7 %
KJØNNSFORDELING			KVINNER	MENN
Kjønnfordeling ansatte			21,8 %	78,2 %
Antall i deltidsstillinger			82	76
Antall midlertidig ansatte			29	163
Gjennomsnittlig antall uker foreldrepermisjon			22	12
Antall eksternt rekrutterte 2020			8	27



AVINOR
OSLO LUFTHAVN





Avinor skal sikre bærekraftig økonomi og ansvarlig forretningsførsel

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

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

BÆREKRAFTIG ØKONOMI

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

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

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

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

En nærmere redegjørelse for konsernets regnskap og resultater følger av styrets årsberetning og presentasjonen av regnskap og noter.

Avinor er forpliktet til å sikre fullt samsvar med alle lovbestemte forpliktelser og full fremlegging til skattemyndighetene.

Avinor handler etter armlengdeprinsippet, engasjerer seg ikke i kunstige skatteordninger og vurderer aktivt alle sider av skatteplanleggingen. Avinors virksomhet er i sin helhet innenfor norsk beskatningsfære. Avinor følger en skattestrategi som bygger på etablerte prinsipper, er transparent og bærekraftig og i samsvar med Avinors etiske prinsipper. Konsernets skattestrategi er delt på vår hjemmeside www.avinor.no.

NULLTOLERANSE FOR ALLE FORMER FOR KORRUPSJON

Konsernet har utviklet et anti-korrupsjonsprogram som vektlegger forebyggende og kontrollerende aktiviteter. Konkrete tiltak blir etablert basert på risikovurdering av aktuelt område. Det er utviklet styrende dokumenter knyttet til arbeidet og det er kontinuerlig oppmerksomhet på videreutvikling av antikorrupsjonsprogrammet.

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

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

Avinor har gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse av korrupsjon og misligheter i prosjektstyringsmiljøene i utbygging og IT. Risikoer som er identifisert håndteres gjennom relevante tiltak etter diskusjoner med compliance officer og fagmiljøene.

Oppfølging og effekten av tiltakene rapporteres gjennom konsernets system for virksomhetsstyring. I 2020 har vi oppdatert risiko- og kontrollmatrise for korrupsjon og misligheter innen seks definerte risikoområder. Effekten av eksisterende kontrolltiltak er vurdert og ytterligere risikoreducerende tiltak er identifisert. Disse iverksettes fortløpende i prosessene.

Compliance-funksjonen

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

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

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

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

I 2020 lanserte Avinor nytt opplæringsprogram innen etikk og antikorrupsjon. Opplæringen består av en gjennomgang av konsernets etiske retningslinjer med et tilhørende kurs. Kurset skal oppdateres årlig med nye dilemmaer for på den måten å treffe en bredere målgruppe. Hele organisasjonen er invitert til å bidra med etiske dilemmaer som kan inngå i nye kurs. I tillegg til obligatorisk gjennomgang av etiske retningslinjer og tilhørende e-læringskurs for alle ansatte gjennomføres dilemmatrening tilpasset risikoen det aktuelle nivået i organisasjonen kan bli eksponert for som eksempelvis deltaker i større prosjekter.

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

Alle ansatte er pålagt å registrere egne eksterne verv; bierverv og øvrige roller elektronisk. Registreringen vil kunne danne grunnlag for vurdering av sammensetning av team som skal sørge for anskaffelser på Avinors vegne, deltakelse i utredningsoppdrag, deltakelse i beslutningsprosesser knyttet til næringsinteresser etc. Konsernstyrets medlemmer og ledende personell rapporterer løpende sine verv utenfor Avinor-konsernet. Som del av kontrollregimet gjøres kartlegginger av formelle relasjoner mellom Avinors konsernledelse, styret og leverandører. Eventuelle relasjoner dokumenteres og gjennomgås med den det gjelder. Denne årlige kontrollen kommer i tillegg til de vurderinger som skal gjøres når det oppstår spørsmål om den enkeltes habilitet.

I 2020 ble det nedlagt forbud mot direkte og indirekte investeringer og handel med finansielle instrumenter i utpekte selskaper. Forbudet gjelder ikke deltakelse i aksjefond der den enkeltes handel ikke kan påvirke verdien av fondet. Forbudet gjelder medlemmer av konsernledelsen og deres nærstående samt strategiske nøkkelledere.

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

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

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

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

I 2020 har vi anskaffet eget støtteverktøy (HMSREG) som bidrar til oppfølging av våre leverandører innenfor seriositetsarbeidet.

Rutiner for kontraktsoppfølging er oppdatert for å sikre at alle anskaffelser innenfor bygg- og anleggsprosjekter underlegges regimet med innhenting av utvidet skatteattest i tråd med samarbeidsavtalen med Skatteetaten. Store utbyggingsprosjekter skal kontrolleres løpende i tråd med samarbeidsavtalen og vi har etablert regelmessig oppfølgingsmøter med Skatteetaten.

I 2020 har vi også inngått avtale med koordinator for forebyggende og kontrollerende aktiviteter innen arbeidslivskriminalitet i de største prosjektene. I løpet av første halvår 2021 etableres egen fagleder innenfor seriositet og arbeidslivskriminalitet som ytterligere skal bidra i arbeidet. Løpende jobbes det med å etablere gode rutiner innenfor dette viktige området som skal gjelde alle våre prosjekter.

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

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

Varslingsinstituttet i Avinor

Konsernet har nedsatt et utvalg som behandler varsler om krittikverdige forhold i alle deler av organisasjonen. Det kan varsles om eksempelvis svikt i sikkerhetsrutiner, mobbing og trakassering, uforsvarlig saksbehandling, arbeidsforhold i strid med arbeidsmiljøloven eller korrupsjon og andre økonomiske misligheter. Varsler kan velge å være anonym. Utvalget har etablert rutiner som skal sikre forsvarlig behandling av varsler. Utvalget har også utarbeidet rutiner og tekniske løsninger som gjør det mulig for eksterne aktører å varsle om krittikverdige forhold i Avinor. Behandling av disse varslene skal følge samme prosedyre som behandling av varsler fra ansatte i konsernet. Avinor følger personopplysningsloven ved behandling av personopplysninger som fremkommer gjennom varslingsordningen.

I 2020 mottok utvalget 29 henvendelser. Alle henvendelsene er ferdig behandlet. Det er ikke funnet grunnlag for å konkludere med krittikverdige forhold i noen av sakene som er tatt opp til behandling som mulig krittikverdige forhold. Oppfølging skjer på relevant nivå i organisasjonen. Reaksjoner/sanksjoner avhenger av type sak/alvorlighet etc. Det er viktig at lærdom som erfares gjennom den enkelte sak, kommer hele virksomheten til gode slik at en unngår tilsvarende hendelser andre steder i organisasjonen.

AVINOR SKAL MOTARBEIDE KONKURRANSEHEMMENDE ATFERD

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

AVINOR SKAL SIKRE ANSVARLIG BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

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

Avinor har ikke mottatt klager som gjelder brudd på kunders personvern i 2020.

Mål og resultater bærekraft 2020

Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester

BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2020
 <p>9 INDUSTRI, INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR</p>	Punktlighet: 88 prosent Regularitet: 98 prosent	<ul style="list-style-type: none"> · Punktlighet 92 prosent · Regularitet 95,9 prosent. Koronapandemien har medført en rekke kanselleringer som påvirker regulariteten negativt
	Alle lufthavner skal sertifiseres i henhold til ISO 14001:2015-standarden	<ul style="list-style-type: none"> · Sentral miljøstyring og operativ drift av lufthavnene sertifisert etter ISO 14001:2015-standarden · I 2019 gjennomførte sertifiseringsselskapet Rise sertifiseringsrevisjon, Avinor ble re-sertifisert for en ny treårsperiode
	Lufttransport skal være tilgjengelig for alle	<ul style="list-style-type: none"> · Gjennomført kartlegging etter «Forskrift om universell utforming» · Gjennomført bygningsmessige tiltak · Vedlikeholdsprogram som startet i 2019, fortsatte i 2020 og vil strekke seg til 2025 · Analysert hvilke digitale løsninger det kan være aktuelt å satse på
	Avinor skal effektivisere, modernisere og investere i økt kapasitet	<ul style="list-style-type: none"> · Tilrettelegger for økt non-Schengen trafikk på Avinor Oslo lufthavn · Skisseprosjekt ny Bodø lufthavn · Ny terminal planlegges på Tromsø lufthavn · Senter for fjernstyrte tårn i Bodø åpnet oktober 2020. Tårndriften i Vardø, Hasvik og Berlevåg overført til senteret i 2020 · Tårntjenesten ved Kristiansand og Ålesund overtatt av spanske SAERCO i februar 2019 for en femårsperiode
	Oslo lufthavn har som mål å komme inn blant topp-10 på kundetilfredshet i Europa	<ul style="list-style-type: none"> · Grunnet smittevern og svært få passasjerer ble Avinors kundetilfredshets undersøkelse satt på pause fra 2. kvartal og ut 2020. Undersøkelsen gjenopptas i 2021
	Avinor skal forebygge uønskede hendelser og sikre god beredskap	<ul style="list-style-type: none"> · Det var ingen luftfartsulykker i 2020 · Det var i 2020 ingen luftfartsulykker med eller uten personskader eller alvorlige luftfartshendelser i norsk luftfart der Avinor medvirket til årsaken

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

BÆREKRAFTSMÅL

AVINORS MÅL

RESULTATER 2020

13 STOPPE KLIMAENDRINGENE



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

- Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndrift omkring 9100 tonn CO₂-ekvivalenter
- Klimagassutslipp fra alt jetdrivstoff til sivile formål var på 2,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2019 (siste offisielle tall)
- På grunn av pandemien er det ikke relevant å sammenligne 2020 med tidligere år. 2020-målene ble oppnådd allerede i 2019 for de fleste av Avinors lufthavner

7 REN ENERGI TIL ALLE



Avinor skal redusere innkjøpt energi med 25 prosent innen 2020 sammenlignet med energiforbruket på bygg og anlegg i 2012

- Totalt er energiforbruket til Avinor redusert fra 2019 til 2020 med 15 prosent
- Oslo lufthavn har redusert innkjøpt energi med 19 prosent i 2020
- Prosjektet Elnett21 på Stavanger lufthavn

14 LIVET I HAVET



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

- Brudd på vilkår for flyavising ved 7 lufthavner og for baneavising på 1 lufthavn

15 LIVET PÅ LAND



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

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

Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver

BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2020
8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST 	Sykefravær 4,5 prosent eller lavere	· 4,7 prosent
	H1-verdi <2 H2-verdi <10	· H1-verdi 5,8 · H2-verdi 9,2
	Redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene	· I konsernet totalt er det i 2020 en nedgang i antall brudd på arbeidstidsbestemmelsene sammenlignet med 2019
5 LIKESTILLING MELLOM KJØNNENE 	Avinor skal ha 40 prosent kvinnelige ledere på de øverste 4 ledernivåer i løpet av åtte år	· Kvinneandel 21,8 prosent totalt i selskapet · Kvinneandel lederstillinger 22,8 prosent
	Forhindre HMS-avvik, personskader og arbeidsrelatert sykdom	· Avinor AS har i perioden hatt 15 fraværsskader, hvorav én alvorlig. Det er gjennomført fire interne undersøkelser etter HMS-hendelser

Avinor skal sikre ansvarlig forretningsførsel

BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2020
8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST 	Ansatte, leverandører og samarbeidspartnere skal kjenne og følge Avinors etiske retningslinjer	· Lanserte nytt opplæringsprogram innen etikk og antikorrupsjon i 2020 · Implementert overvåking av korrupsjonsrisiko · Gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse av korrupsjon og misligheter
	Avinor skal ha gode varslingsrutiner for håndtering av kritikkverdige forhold i alle deler av organisasjonen	· Det er utarbeidet elektronisk kurs · Avinors kontraktparter må signere avtale om ansvarlig forretningsførsel
	Avinor skal motarbeide konkurransehemmende atferd	· Nedsatt et utvalg som behandler varsler · I 2020 mottok utvalget 29 henvendelser. Alle henvendelsene ferdig behandlet · Etablert compliance-funksjon
	Avinor skal sikre ansvarlig behandling av personopplysninger	· Ferdigstilt konsernovergripende prosjekt for etterlevelse av personvernregelverket (GDPR) · Avinor har ikke mottatt klager vedrørende brudd på kunders personvern i 2020



Oversikt over GRI-indikatorer

Denne rapporten er utarbeidet i tråd med GRI Standards/Core. Avinors årsregnskap (selskapsregnskap og konsernregnskap) for 2020 er utarbeidet av Ernst & Young AS, s. 135–138.

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

Om Avinor og Avinors arbeid med samfunnsansvar

STRATEGI OG ANALYSE

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

ORGANISASJONEN

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-1	Navn	Avinor AS
102-2	Produkt	s. 6-7
102-3	Hovedkontor	Oslo
102-4	Tilstedeværelse	Avinor har virksomhet kun i Norge
102-5	Eierforhold	s. 7
102-6	Markeder	s. 7
102-7	Størrelse	s. 4
102-8	Ansatte	s. 49–52
102-48	Kollektive avtaler	s. 49
102-9	Leverandørkjede	s. 55–57
102-10	Endringer	s. 15–16, 19–20
102-11	Føre-var	https://avinor.no/konsern/miljo-og-samfunn/miljomal/
102-12	Støtte til CSR-initiativ	s. 1, 26
102-13	Interesse-org.	Spekter: Sektorråd samferdsel Nasjonalt program for leverandørutvikling: Partner

PRIORITERING

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-45	Oversikt, bedrift	s. 7 Rapporten omhandler aktiviteter som konsernet styrer innen lufthavndrift og flysikring, men ikke aktivitet i andre datterselskaper.
102-46	Definere rapport-innhold	s. 22-23
102-47	Prioritering	s. 22-23
103-1	Avgrensning	Alle temaer som er blitt vurdert som viktige er relevante for hele Avinors virksomhet.

DIALOG MED INTERESSETER

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

OM RAPPORTEN

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-50	Gjelder for	2020
102-51	Forrige rapport	2019
102-52	Intervall	Årlig
102-53	Kontakt	post@avinor.no
102-54	Type GRI-rapport	GRI Standards/Core
102-55	GRI- indikatoroversikt	s. 62-67
102-56	Revisjon	Årsrapporten er revidert av ERNST & YOUNG AS

EIERSTYRING OG SELSKAPsledelse

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

ETISKE RETNINGSLINJER

STANDARD-REDEGJØRELSE	INDIKATOR-STIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
102-16	Etiske retningslinjer	s. 10-13 s. 55-56 https://avinor.no/konsern/om-oss/konsernet/visjon-og-verdier

ØKONOMISK RESULTAT

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 15-20 (Styrets beretning) s. 10-13 (Eierstyring og selskapsledelse)
201-1	Økonomisk resultat	s. 4, 67-129

INDIREKTE ØKONOMISK PÅVIRKNING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 22-32
203-1	Infrastruktur-investeringer	s. 25-28
203-2	Indirekte økonomisk påvirkning	s. 25-28

ENERGI

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 43-44
302-1	Energiforbruk	s. 43-44
302-4	Enøk	s. 43-44

BIODIVERSITET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 45
304-1	Eiendom tilgrensende områder med stor biodiversitetsverdi	s. 45
304-2	Påvirkning av biodiversitet	s. 45
304-3	Utbedring - habitat	s. 45

UTSLIPP TIL LUFT

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

UTSLIPP OG AVFALL

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 40-41
306-2	Avfall	s. 44-45
306-3	Uhellsutslipp	s. 41-43
AO6	Avisingsvæske	s. 40-41

ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING - MILJØ

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

STØY

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

OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/MILJØ

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 55-57
308-1	Screening leverandører	s. 55-57
308-2	Oppfølging eksisterende leverandører	s. 55-57

HMS I AVINOR

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 5-52
403-1	HMS-organisering	s. 51-52
403-2	Sykefravær/ H-verdi	s. 51-52

INTERN KOMPETANSEBYGGING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 49-50
404-1	Hvem får tilbud om opplæring?	s. 49-50

LIKESTILLING I AVINOR

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 50-51
405-1	Likestilling i styret, ledelse, ansatte	s. 50-51

OPPFØLGING AV LEVERANDØRER/ARBEIDSFORHOLD OG MENNESKERETTIGHETER

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 55-57

VARSLINGSKANALER

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

IKKE-DISKRIMINERING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 50-51
406-1	Diskriminerings-saker	Ingen tilfeller

IKKE-DISKRIMINERING

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 25-28

TILTAK MOT KORRUPSJON

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

TILTAK MOT KONKURRANSEHEMMENDE ADFERD

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 57
206-1	Saker, brudd på regelverk	Ingen tilfeller

ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING - ØKONOMI OG SAMFUNN ENERGI

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 55-57
419-1	Bøter, sanksjoner	Ingen tilfeller

PRODUKTANSVAR – SIKKERHET

GRI-INDIKATOR	INDIKATORSTIKKORD	SIDENUMMER ELLER NETTADRESSE
103-1 103-2 103-3	Policy/styringssystem	s. 29-32
416-1	Kartlegging av produktsikkerhet	s. 29-32
416-2	Brudd på regelverk	Ingen tilfeller

ETTERLEVELSE AV LOVGIVNING - PRODUKTANSVAR

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

Konsernledelsen



ABRAHAM FOSS
Konsernsjef



ANDERS KIRSEBOM
Administrerende direktør
Avinor Flysikring AS



STINE RAMSTAD WESTBY
Lufthavndirektør
Oslo lufthavn



HELGE EIDSNES
Lufthavndirektør
Bergen lufthavn



ANETTE SIGMUNDSTAD
Lufthavndirektør
Stavanger lufthavn



MARIT HELENE STIGEN
Lufthavndirektør
Trondheim lufthavn



**JOACHIM LUPNAAV
JOHNSEN**
Konserndirektør for
kommersiell utvikling



PETTER JOHANNESSEN
Konserndirektør
økonomi og finans



EGIL THOMPSON
Konserndirektør
kommunikasjon og marked



MARI HERMANSEN
Konserndirektør HR,
juridisk og forretningsstøtte



ØYVIND HASAAS
Konserndirektør teknologi,
drift og infrastruktur



THORGEIR LANDEVAAG
Divisjonsdirektør for
nasjonale, regionale og lokale
lufthavner

Styret



ANNE CARINE TANUM
Styreleder



OLA HENRIK STRAND
Nestleder



**LINDA BERNANDER
SILSETH**
Styremedlem



HERLOF NILSSEN
Styremedlem



ELI SKRØVSET
Styremedlem



HEIDI ANETTE SØRUM
Styremedlem



BJØRN TORE MIKKELSEN
Styremedlem



OLAV AADAL
Styremedlem





Regnskap med noter

RESULTATREGNSKAP

Beløp i MNOK

MORSELSKAP				KONSERN	
2019	2020		NOTER	2020	2019
Driftsinntekter:					
4 296,3	1 588,2	Trafikkinntekter	3, 4	2 247,4	5 378,7
0,0	3 600,2	Tilskudd fra staten	3, 4	3 600,2	0,0
6 184,2	2 176,5	Andre driftsinntekter	3, 4	2 335,7	6 406,5
10 480,5	7 364,9	Sum driftsinntekter		8 183,3	11 785,2
Driftskostnader:					
83,9	74,0	Varekostnader	3	110,6	138,7
2 202,9	2 082,3	Lønn og andre personalkostnader	3,5	3 401,9	3 708,6
4 055,7	3 105,0	Andre driftskostnader	3,7	2 771,6	3 482,6
665,9	57,5	Andre kostnader	3, 8	48,9	820,8
7 008,4	5 318,7	Sum driftskostnader		6 333,0	8 150,7
3 472,1	2 046,2	EBITDA		1 850,3	3 634,5
2 013,6	2 042,8	Av- og nedskrivninger	11, 12	2 199,5	2 171,6
1 458,5	3,4	Driftsresultat		-349,1	1 462,9
48,6	45,8	Finansinntekter	9	35,4	39,9
650,3	648,0	Finanskostnader	9, 12	611,8	603,1
-601,7	-602,2	Netto finansinntekt/-kostnad		-576,3	-563,2
856,8	-598,8	Resultat før skattekostnad		-925,5	899,7
190,7	-130,7	Skattekostnad	10	-201,8	197,5
666,1	-468,1	Årsresultat		-723,6	702,2
Tilordnet:					
666,1	-468,1	Aksjonær		-723,6	702,2

Note 1 til 24 er en integrert del av regnskapet.

UTVIDET RESULTAT

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			NOTER	KONSERN	
2019	2020			2020	2019
666,1	-468,1	Årsresultat		-723,6	702,2
Utvidet resultat:					
Poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder:					
378,5	-935,8	Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	16	-1 542,4	544,6
-83,3	205,9	Skatteeffekt	10	338,3	-119,8
295,2	-730,0	Sum poster som ikke reverserer i resultatet i senere perioder etter skatt		-1 204,1	424,8
Poster som kan reversere i resultatet i senere perioder:					
251,3	-210,5	Kontantstrømsikring	14	-210,5	251,3
-55,3	46,3	Skatteeffekt	10	46,3	-55,3
196,0	-164,2	Sum poster som kan reversere i resultatet i senere perioder etter skatt		-164,2	196,0
491,2	-894,2	Sum utvidet resultat etter skatt		-1 368,3	620,8
1 157,3	-1 362,3	Årets totalresultat		-2 091,9	1 323,0
Tilordnet:					
1 157,3	-1 362,3	Aksjonær		-2 091,9	1 323,0

Note 1 til 24 er en integrert del av regnskapet.

BALANSE

Beløp i MNOK

MORSELSKAP			KONSERN		
31.12.2019	31.12.2020		NOTER	31.12.2020	31.12.2019
EIENDELER					
Anleggsmidler					
Immaterielle eiendeler:					
1 043,1	1 426,0	Utsatt skattefordel	10	2 009,7	1 423,4
77,5	334,8	Andre immaterielle eiendeler	11	407,5	233,7
0,0	0,0	Anlegg under utførelse, immaterielle	11	565,6	622,4
1 120,6	1 760,8	Sum immaterielle eiendeler		2 982,8	2 279,5
Varige driftsmidler:					
32 497,3	31 667,8	Varige driftsmidler	11	33 320,8	34 244,6
2 234,5	2 789,6	Anlegg under utførelse	11	3 606,1	2 642,4
553,1	492,5	Bruksretteieendeler	12	431,5	485,0
35 284,9	34 949,8	Sum varige driftsmidler		37 358,4	37 372,0
Finansielle anleggsmidler:					
1 163,0	1 763,7	Investeringer i datterselskap	19	0,0	0,0
150,0	230,0	Lån til foretak i samme konsern	23	0,0	0,0
1 751,1	1 638,4	Derivater	14	1 638,4	1 751,1
97,9	168,2	Andre finansielle anleggsmidler	14	169,6	99,0
3 162,0	3 800,4	Sum finansielle anleggsmidler		1 808,0	1 850,1
39 567,5	40 511,0	Sum anleggsmidler		42 149,2	41 501,6
Omløpsmidler					
9,3	24,7	Varer		38,7	24,4
1 425,7	1 073,6	Fordringer	14	796,0	1 572,9
0,0	648,2	Derivater	14	648,2	4,2
1 040,0	5 998,7	Bankinnskudd, kontanter og lignende	14	6 017,9	1 059,1
2 475,0	7 745,2	Sum omløpsmidler		7 500,8	2 660,6
42 042,5	48 256,2	Sum eiendeler		49 650,0	44 162,2

BALANSE

Beløp i MNOK

MORSSKAP				KONSERN	
31.12.2019	31.12.2020		NOTER	31.12.2020	31.12.2019
EGENKAPITAL OG GJELD					
Egenkapital					
Innskutt egenkapital:					
5 400,1	5 400,1	Selskapskapital	20	5 400,1	5 400,1
5 400,1	5 400,1	Sum innskutt egenkapital		5 400,1	5 400,1
Opptjent egenkapital:					
9 109,3	7 747,1	Annen egenkapital	15	7 787,0	9 878,9
9 109,3	7 747,1	Sum opptjent egenkapital		7 787,0	9 878,9
14 509,4	13 147,2	Sum egenkapital		13 187,1	15 279,0
Gjeld					
Avsetning for forpliktelser:					
2 020,7	3 037,7	Pensjonsforpliktelser	16	5 621,0	3 972,8
1 041,8	1 007,3	Annen forpliktelse	17	1 010,3	1 065,9
3 062,5	4 045,0	Sum avsetning for forpliktelser		6 631,3	5 038,7
Langsiktig gjeld:					
1 194,2	1 194,2	Lån fra Staten	14	1 194,2	1 194,2
17 667,1	22 574,5	Annen langsiktig gjeld	14	22 574,5	17 667,1
0,0	420,7	Derivater		420,7	0,0
497,9	447,4	Leieforpliktelser	12,14	390,9	435,5
19 359,2	24 636,8	Sum langsiktig gjeld		24 580,3	19 296,8
Kortsiktig gjeld:					
600,0	0,0	Sertifikatgjeld	14	0,0	600,0
358,4	349,9	Leverandørgjeld		418,2	579,7
230,9	0,0	Betalbar skatt	10	0,0	298,8
230,2	73,9	Skyldige offentlige avgifter		178,5	343,3
2,3	5,0	Derivater	14	5,0	2,3
1 341,5	3 381,5	Første års avdrag langsiktig gjeld	14	3 381,5	1 341,5
64,3	65,6	Leieforpliktelser	12,14	57,8	56,7
2 283,8	2 551,4	Annen kortsiktig gjeld	17,18	1 210,4	1 325,4
5 111,4	6 427,2	Sum kortsiktig gjeld		5 251,3	4 547,7
27 533,1	35 109,0	Sum gjeld		36 463,0	28 883,2
42 042,5	48 256,2	Sum egenkapital og gjeld		49 650,0	44 162,2

Note 1 til 24 er en integrert del av regnskapet.

Oslo, 9. april 2021
Styret i Avinor AS


Anne Carine Tanum
Styrets leder



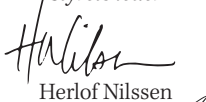
Ola H. Strand
Nestleder



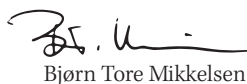
Eli Skrøvset




Linda Bernander Silseth



Herlof Nilssen



Bjørn Tore Mikkelsen



Heidi Anette Sørum



Olav Aadal



Abraham Foss
Konsernsjef

OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITALEN

Beløp i MNOK

	AVINOR AS			SUM
	AKSJEKAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	
Egenkapital 01.01.2019	5 400,1	-960,9	9 497,8	13 937,0
Årsresultat	0,0	0,0	666,1	666,1
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	295,2	0,0	295,2
Kontantstrømsikring (etter skatt)	0,0	196,0	0,0	196,0
Årets totalresultat	0,0	491,2	666,1	1 157,3
Transaksjoner med aksjonær:				
Utbytte for 2018	0,0	0,0	-584,9	-584,9
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-584,9	-584,9
Egenkapital 31.12.2019	5 400,1	-469,7	9 579,0	14 509,4
Årsresultat	0,0	0,0	-468,1	-468,1
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	-730,0	0,0	-730,0
Kontantstrømsikring (etter skatt)	0,0	-164,2	0,0	-164,2
Årets totalresultat	0,0	-894,2	-468,1	-1 362,3
Egenkapital 31.12.2020	5 400,1	-1 363,8	9 110,9	13 147,2

OPPSTILLING OVER ENDRINGER I EGENKAPITALEN

Beløp i MNOK

	AVINOR KONSERN			SUM
	AKSJEKAPITAL	ANNEN EGENKAPITAL IKKE RESULTATFØRT	ANNEN EGENKAPITAL	
Egenkapital 01.01.2019	5 400,1	-1 507,4	10 648,2	14 540,9
Årsresultat	0,0	0,0	702,2	702,2
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	424,8	0,0	424,8
Kontantstrømsikring (etter skatt)	0,0	196,0	0,0	196,0
Årets totalresultat	0,0	620,8	702,2	1 323,0
Transaksjoner med aksjonær:				
Utbytte for 2018	0,0	0,0	-584,9	-584,9
Sum transaksjoner med aksjonær	0,0	0,0	-584,9	-584,9
Egenkapital 31.12.2019	5 400,1	-886,6	10 765,5	15 279,0
Årsresultat	0,0	0,0	-723,6	-723,6
Aktuarielle tap/gevinster pensjonsforpliktelse (etter skatt)	0,0	-1 204,1	0,0	-1 204,1
Kontantstrømsikring (etter skatt)	0,0	-164,2	0,0	-164,2
Årets totalresultat	0,0	-1 368,3	-723,6	-2 091,9
Egenkapital 31.12.2020	5 400,1	-2 254,9	10 041,9	13 187,1

Se også note 15.

Note 1 til 24 er en integrert del av regnskapet.

KONTANTSTRØM

Beløp i MNOK

MORSSKAP			NOTER	KONSERN	
2019	2020			2020	2019
Kontantstrømmer fra driften					
3 663,6	2 504,2	Kontantstrøm fra driften ¹⁾		2 262,0	4 204,9
57,1	25,9	Mottatte renter		27,8	58,1
-241,3	-230,9	Betalte skatter		-298,8	-290,7
3 479,4	2 299,3	Netto kontantstrøm fra driften		1 991,1	3 972,3
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter					
-1 993,3	-2 003,7	Investering i varige driftsmidler		-2 379,2	-2 470,7
29,2	25,2	Salg av varige driftsmidler, herunder anlegg under utførelse ²⁾		26,2	30,4
40,0	-680,0	Konserninterne utlån		0,0	0,0
-17,2	0,1	Konserninterne renter		0,0	0,0
-1,9	0,8	Konsernbidrag/utbytte		0,0	0,0
-22,2	-30,3	Endring i andre investeringer		-29,4	-21,9
-1 965,4	-2 687,9	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-2 382,5	-2 462,2
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter					
0,0	7 526,6	Opptak av gjeld	14	7 526,6	0,0
-1 563,4	-930,2	Nedbetaling av gjeld	14	-940,6	-1 572,6
600,0	-600,0	Opptak kortsiktig gjeld (sertifikatlån)	14	-600,0	600,0
-16,7	-16,1	Konsernintern nedbetaling av leieforpliktelser		0,0	0,0
-624,6	-627,0	Betalte renter		-629,8	-627,3
-6,0	-5,9	Betalte låneomkostninger		-5,9	-6,0
-584,9	0,0	Utbetalt utbytte		0,0	-584,9
-2 195,6	5 347,4	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		5 350,2	-2 190,8
-681,6	4 958,7	Endring i kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter		4 958,8	-680,7
1 721,6	1 040,0	Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter 1.1	14	1 059,1	1 739,8
1 040,0	5 998,7	Kontanter, kontantekvivalenter og benyttede trekkrettigheter 31.12		6 017,9	1 059,1

KONTANTSTRØM

Beløp i MNOK

¹⁾ KONTANTSTRØM FRA DRIFTEN

MORSSELSKAP			KONSERN	
2019	2020		2020	2019
856,8	-598,8	Resultat før skatt ³⁾	-925,5	899,7
2 013,6	2 042,8	Ordinære avskrivninger	2 199,5	2 171,6
-0,2	-0,4	Tap/gevinst anleggsmidler ²⁾	-1,3	0,0
55,7	7,5	Verdiendringer og andre tap/gevinster - netto (urealiserte)	11,3	45,4
601,7	602,2	Netto finanskostnader	576,3	563,2
-176,1	550,8	Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld ⁴⁾	433,9	-47,1
-390,3	81,3	Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	105,8	-115,9
703,7	-114,4	Endringer i andre tidsavgrensingsposter ⁵⁾	-138,0	688,0
-1,3	-66,7	Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser	0,0	0,0
3 663,6	2 504,2	Kontantstrøm fra driften	2 262,0	4 204,9

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

29,0	24,8	Balanseført verdi	24,9	30,4
0,2	0,4	Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler	1,3	0,0
29,2	25,2	Vederlag ved avgang varige driftsmidler	26,2	30,4

3) Resultat før skatt inkluderer inntektsført tilskudd fra Staten på MNOK 3 600,2.

4) Endringer i varer, kundefordringer og leverandørgjeld inkluderer økt avsetning for tap på fordringer på MNOK 147,1 for Avinor AS og MNOK 207,0 for konsernet.

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

NOTER TIL REGNSKPET

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

NOTE 1 Generell informasjon

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

hovedvirksomhet, herunder kommersiell utvikling av virksomheten og lufthavnområdene.

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

NOTE 2 Regnskapsprinsipper, viktige antagelser og koronapandemi

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

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

BASISPRINSIPPER

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

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

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

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

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

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

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

OMREGNING AV UTENLANDSK VALUTA

Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til kursen på transaksjonstidspunktet.

Pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til norske kroner ved å benytte balansedagens kurs. Ikke-pengeposter som måles til historisk kurs uttrykt i utenlandsk valuta, omregnes til norske kroner ved å benytte valutakursen på transaksjonstidspunktet. Ikke-pengeposter som måles til virkelig verdi uttrykt i utenlandsk valuta, omregnes til valutakursen fastsatt på balansetidspunktet. Valutakursendringer resultatføres løpende i regnskapsperioden. Selskapets funksjonelle valuta er NOK.

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

KORONAPANDEMI

Norge fikk sitt første registrerte smittetilfelle av coronavirus 26. februar 2020. Den norske regjeringen har i ulikt omfang siden 12. mars 2020 iverksatt en rekke tiltak for å begrense spredning i befolkningen, herunder reiserestriksjoner. Tiltakene har blant annet medført at Norges grense i lengre perioder har vært stengt for utlendinger uten oppholdstillatelse.

Inntektsbortfall og tilskudd fra staten

Konsernets resultat og soliditet har i 2020 blitt sterkt negativt påvirket av koronapandemien. Det er usikkert når vi er tilbake i en tilnærmet normal situasjon, og basert på de siste prognosene utarbeidet av Avinor sin trafikkutviklingsavdeling forventes det ikke at trafikken er tilbake på 2019-nivå før i 2025. For å avhjelpe flyselskapene finansielt har regjeringen gjennom deler av 2020 suspendert flere av Avinor sine lufthavnavgifter.

Avinor har i 2020 mottatt tilskudd fra staten, og vil også ha behov for tilskudd i 2021 og 2022.

I note 4 er det nærmere omtale av mottatt tilskudd fra staten for 2020.

I note 11 og 24 er det ytterligere omtale av tilskuddsbehov for 2021 og fremover.

Egenkapital og fortsatt drift

Konsernet har iverksatt en rekke tiltak for å sikre den finansielle situasjonen. Dette omfatter opptak av ny kortsiktig og langsiktig gjeld, tilskudd fra staten og kostnadsreducerende tiltak, herunder permitteringer av ansatte. Det er foretatt en kritisk gjennomgang av pågående og planlagte investeringsprosjekter, og det arbeides fortløpende med ytterligere kostnadsreducerende tiltak.

Konsernet har vedtektsfestet krav til egenkapital samt egenkapitalbetingelser knyttet til utstedte lån. Alle krav overholdes per 31. desember 2020, men konsernet har behov for tilskudd fra staten også de neste årene for å overholde vedtektsfestet krav til egenkapital.

Årsregnskapet er basert på forutsetningen om fortsatt drift. Avinor er heleid av Samferdselsdepartementet, og har i 2020 mottatt betydelige tilskudd fra sin eier. Hensyntatt Avinors likviditetsreserver og det faktum at eier har meddelt selskapet at de vil stå bak Avinor, er det ikke usikkerhet knyttet til fortsatt drift de neste 12 måneder etter regnskapsavleggelsen.

I note 13 er egenkapitalkravene nærmere beskrevet og beregnet.

Nedskrivningstester

Koronaviruset og dets ringvirkninger er vurdert som en nedskrivningsindikator for konsernets to kontantgenererende enheter. Ledelsen har gjennomført nedskrivningstester for å vurdere om det foreligger verdifall som nødvendigvis krever nedskrivning av konsernets eiendeler. Per 31. desember 2020 er det ikke foretatt nedskrivninger.

I note 11 er det nærmere omtale av gjennomførte nedskrivningstester.

Økt kredittrisiko

På grunn av redusert etterspørsel etter nasjonale og internasjonale flyreiser har flyselskapene redusert ruteproduksjonen og har iverksatt permitteringer/oppsigelser. Den finansielle situasjonen i bransjen er svært krevende og det forventes betydelige omstruktureringer i tiden framover.

Konsernet har som følge av koronasituasjonen justert modellen for avsetning til forventet tap på fordringer, slik at det er økt fokus på særskilte enkeltdebitorer som er rammet av koronapandemien. Dette har medført betydelig økning i avsetning til tap på fordringer i 2020.

I note 13 og 14 omtales kredittrisiko og tapsavsetninger nærmere.

NOTE 3 Segmentinformasjon

Beløp i MNOK

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

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

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

for seg i tillegg til eiendom. Eiendom omfatter leieinntekter 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.

Inntekter fra de tre største kunder utgjør henholdsvis NOK 0,7 mrd, NOK 0,7 mrd og NOK 0,5 mrd, totalt NOK 1,9 mrd for 2020 (2019: NOK 2,9 mrd, NOK 1,7 mrd og NOK 1,6 mrd, totalt NOK 6,2 mrd). Dette utgjorde for 2020 ca 41 prosent av inntekter eksklusive tilskudd fra staten. For 2019 utgjorde inntekter fra tre største kunder ca 53 prosent av totale driftsinntekter. Inntektene fra den første kunden relaterer seg til lufthavnene Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Inntektene fra de to andre kundene relaterer seg til alle segmenter.

AVINOR KONSERN 31.12.2020:

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

AVINOR KONSERN 31.12.2020 FORTS.:

	SUM LUFTHAVNDRIFT	FLYSIKRING	EIENDOM	FELLES/ UFORDELT	KONSERN ELIMINERING	AVINOR KONSERN
Trafikkinntekter	1 593,0	654,5	0,0	0,0	0,0	2 247,4
Tilskudd fra staten ¹⁾	0,0	0,0	0,0	3 600,2	0,0	3 600,2
Andre driftsinntekter	1 979,0	178,0	72,6	106,0	0,0	2 335,6
Konserninterne inntekter	86,3	627,4	21,5	633,6	-1 368,9	0,0
Sum driftsinntekter	3 658,3	1 459,9	94,2	4 339,8	-1 368,9	8 183,3
Lønn og andre personalkostnader	1 454,5	1 294,4	0,0	653,0	0,0	3 401,9
Andre driftskostnader ³⁾	2 014,3	333,9	3,4	579,5	0,0	2 931,0
Konserninterne kostnader	1 209,0	92,5	1,0	66,3	-1 368,9	0,0
Sum driftskostnader	4 677,8	1 720,8	4,4	1 298,8	-1 368,9	6 333,0
EBITDA	-1 019,5	-260,9	89,7	3 041,0		1 850,3
Av- og nedskrivninger	1 915,6	139,4	35,2	109,2		2 199,5
Driftsresultat	-2 935,1	-400,3	54,5	2 931,7		-349,1
Varige driftsmidler*	31 839,2	773,6	725,1	390,5		33 728,4

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

1) Det er i 2020 inntektsført MNOK 3 600,2 i tilskudd fra staten mottatt som følge av de økonomiske konsekvensene av koronaviruset.

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

3) I løpet av 2020 er avsetninger til tap på kundefordringer økt med MNOK 207. Avsetningen er presentert som andre driftskostnader og fordeler seg med MNOK 147,9 i segmentet felles/ufordelt og MNOK 59,1 i segmentet flysikring.

AVINOR KONSERN 31.12.2019:

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

AVINOR KONSERN 31.12.2019 FORTS.:

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

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

1) I posten andre driftskostnader under segmentet felles/ufordelt inngår avsetning til ytre miljø på MNOK 871,2 per 31. desember 2019, se note 8 og 21.

NOTE 4 Driftsinntekter og andre inntekter

Beløp i MNOK

INNTEKTER FRA KONTRAKTER MED KUNDER

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

LEIEINNTEKTER

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

TILSKUDD FRA STATEN

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

Tilskuddene er ansett å være mottakbare og gitt i den hensikt å yte umiddelbar finansiell støtte uten fremtidige tilknyttede utgifter og betingelser. I 2020 er tilskuddene overført Avinor AS kvartalsvis, og inntektsført i samme kvartal.

Tilskudd fra staten er presentert på egen linje i resultatregnskapet.

TRAFIKKINNTEKTER

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

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

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

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

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

ANDRE DRIFTSINNTEKTER

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

Salg av varer og tjenester

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

Leieinntekter

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

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

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

	AVINOR AS		AVINOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Trafikkinntekter				
Startavgift	422,3	1 155,7	423,7	1 160,0
Passasjeravgift	418,9	1 235,8	420,5	1 240,3
Underveisavgift	0,0	0,0	654,5	1 068,1
Sikkerhetsavgift	442,0	1 309,7	443,8	1 315,2
Terminalavgift	305,0	595,1	305,0	595,1
Sum trafikkinntekter	1 588,2	4 296,3	2 247,4	5 378,7
Tilskudd fra staten	3 600,2	0,0	3 600,2	0,0
Andre driftsinntekter				
Salg av varer og tjenester:				
Duty free	21,4	118,5	21,4	118,5
Parkering	0,1	0,5	0,1	0,7
Annet	441,5	667,7	539,9	790,4
Sum salg av varer og tjenester	462,9	786,7	561,4	909,6
Leieinntekter				
Duty free	638,1	2 784,6	638,1	2 784,6
Parkering	327,8	948,4	327,8	948,4
Annet	747,7	1 664,5	808,3	1 763,9
Sum leieinntekter	1 713,6	5 397,5	1 774,3	5 496,9
Sum andre driftsinntekter	2 176,5	6 184,2	2 335,7	6 406,5
Sum inntekter fra kontrakter med kunder	2 051,1	5 083,0	2 808,8	6 288,3
Sum leieinntekter	1 713,6	5 397,5	1 774,3	5 496,9
Tilskudd fra staten	3 600,2	0,0	3 600,2	0,0
Sum driftsinntekter	7 364,9	10 480,5	8 183,3	11 785,2

NOTE 5 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Lønnskostnader				
Lønninger	1 471,5	1 590,3	2 396,4	2 671,8
Arbeidsgiveravgift	207,7	244,4	332,8	405,3
Pensjonskostnader (eksklusiv resultatførte planendringer)	348,0	294,1	594,4	513,1
Andre ytelser	55,1	74,1	78,3	118,4
Sum lønnskostnader	2 082,3	2 202,9	3 401,9	3 708,6
Sum lønnskostnader er redusert med:				
Balanseførte lønnskostnader	80,2	91,9	178,2	199,1
Gjennomsnittlig antall årsverk	1 971	2 113	2 724	3 164

Ytelser til ledende personer

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

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

nedenfor i note 6. Det foreligger heller ingen avtaler om bonus, overskuddsdeling eller aksjebasert avlønning. Det er ikke gitt lån eller stilt sikkerhet for medlemmer av konsernledelsen, styret eller andre valgte selskapsorganer. Konsernledelsen har ikke mottatt godtgjørelse eller økonomiske fordeler fra andre foretak i samme konsern, ut over det som er vist nedenfor. Det er ikke gitt tilleggs-godtgjørelse for spesielle tjenester utenfor de normale funksjoner for en leder, se note 6.

YTELSER TIL LEDENDE PERSONER OG STYRET 2020

	STYRE- HONORAR	LØNN	NATURAL- YTELSER	PERIODISERT PENSJONSKOSTNAD	SAMLET GODTGJØRELSE
Ledende ansatte					
Abraham Foss, konsernsjef (fra 15.02.2021)	0	0	0	0	0
Dag Falk-Petersen, konsernsjef (til 15.02.2021)	0	2 988 920	15 526	936 929	3 941 375
Øyvind Hasaas, konserndirektør drift og infrastruktur	0	2 205 114	18 470	647 694	2 871 278
Stine Ramstad Westby, lufthavndirektør Oslo lufthavn	0	2 255 681	21 790	269 451	2 546 923
Helge Eidsnes, lufthavndirektør Bergen lufthavn	0	1 736 894	11 266	130 000	1 878 160
Anette Sigmundstad, lufthavndirektør Stavanger lufthavn	0	1 811 082	11 266	158 373	1 980 721
Marit Helene Stigen, lufthavndirektør Trondheim lufthavn	0	1 851 942	21 040	130 000	2 002 982
Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og konsernstøtte	0	1 855 430	29 088	419 197	2 303 715
Petter Johannessen, konserndirektør strategi og virksomhetsstyring/CFO	0	1 934 125	36 909	649 679	2 620 713
Anders Kirsebom, administrerende direktør Avinor Flysikring AS	0	2 245 636	18 406	459 008	2 723 050
Thorgeir Landevaag, divisjonsdirektør nasjonale, regionale og lokale lufthavner	0	1 991 138	11 266	160 274	2 162 679
Joachim Lupnaav Johnsen, konserndirektør kommersielt (fra 01.10.2020)	0	494 558	5 912	32 863	533 334
Egil Thompson, konserndirektør kommunikasjon og marked	0	1 837 723	27 238	436 408	2 301 369
Sum	0	23 208 243	228 181	4 429 875	27 866 298
Styret					
Anne Carine Tanum, styrets leder	491 000	0	0	0	491 000
Ola H. Strand, styremedlem - nestleder	277 000	0	0	0	277 000
Herlof Nilssen, styremedlem	268 000	0	0	0	268 000
Linda Bernander Silseth, styremedlem	248 000	0	0	0	248 000
Eli Skrvøset, styremedlem	297 000	0	0	0	297 000
Olav Aadal, ansattvalgt styremedlem	227 000	1 519 145	6 223	182 111	1 934 480
Heidi Anette Sørum, ansattvalgt styremedlem	268 000	837 324	11 266	193 673	1 310 264
Bjørn Tore Mikkelsen, ansattvalgt styremedlem	248 000	1 038 113	11 266	357 860	1 655 239
Sum	2 324 000	3 394 583	28 756	733 644	6 480 983

YTELSER TIL LEDENDE PERSONER OG STYRET 2019

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

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

STYRETS ERKLÆRING OM FASTSETTELSE AV LØNN OG ANNEN GODTGJØRELSE TIL DAGLIG LEDER OG ANDRE LEDENDE ANSATTE I AVINOR KONSERNET – 2020

I medhold av vedtektenes § 8 skal styret utarbeide en erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte. Erklæringen skal inntas som en note i årsregnskapet. Erklæringen skal ha det innhold som er angitt i allmennaksjeloven §6–16a og skal i tillegg inneholde en redegjørelse om hvordan statens «Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel» er fulgt opp i selskapets heleide datterselskaper.

Erklæringen skal behandles på selskapets ordinære generalforsamling. Det vises til allmennaksjelovens §5-6 tredje ledd samt retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel, fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet med virkning fra 13.02.2015.

1. Hvem er omfattet av erklæringen

Erklæringen omfatter ledende ansatte i Avinor-konsernet; Avinor AS og heleide datterselskaper Avinor Flysikring AS og Svalbard lufthavn AS. Følgende personer er ledende ansatte per 1. januar 2021 og omfattet av denne erklæringen:

Avinor AS:

- Dag Falk-Petersen, konsernsjef
- Petter Johannessen, konserndirektør strategi og virksomhetsstyring
- Mari Hermansen, konserndirektør organisasjon og konsernstøtte
- Egil Thompson, konserndirektør kommunikasjon og marked
- Joachim Lupnaav Johnsen, konserndirektør kommersielt
- Thorgeir Landevaag, divisjonsdirektør for nasjonale, regionale og lokale lufthavner
- Øyvind Hasaas, konserndirektør teknologi, drift og infrastruktur
- Marit Helene Stigen, lufthavndirektør Trondheim lufthavn, Værnes
- Anette Sigmundstad, lufthavndirektør Stavanger lufthavn, Sola
- Helge Eidsnes, lufthavndirektør Bergen lufthavn, Flesland
- Stine R. Westby, lufthavndirektør Oslo lufthavn Gardermoen

Avinor Flysikring AS:

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

Svalbard Lufthavn AS

- Hans Jørgen Bugge, daglig leder

Konsernsjef Dag Falk-Petersen fratradte sin stilling 15. februar 2021, og avslutter sitt ansettelsesforhold i selskapet 31. august 2021. Han går da av med alderspensjon.

Abraham Foss er tilsatt som ny konsernsjef med tiltredelse 15. februar 2021.

2. Hvilken periode gjelder

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

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

3.1. Fastlønn

Hovedelementet i konsernets godtgjørelsesordning skal være den faste grunnlønnen.

3.2. Styrehonorar

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

3.3. Naturalytelser

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

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

4. Opsjoner og aksjeprogram

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

5. Pensjonsordning

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

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

For denne gruppen er alderspensjon innskuddsbasert for lønn over 12 G med ulik sats avhengig av lederens alder, og administreres inntil videre over selskapets driftsbudsjett.

Aktuelt personell er inndelt i fire aldersgrupper. Pensjonsgrunnlag for innskudd er avtalt fastlønn, og utbetaling påbegynnes ved oppnådd pensjonsalder i henhold til personlig avtale. Betaling av tilleggspensjonen utføres av lønnsavdelingen i Avinor månedlig fra aldersgrensen på 67 år oppnås. Det er en forutsetning at man har fratrudd stilling i konsernet for å få utbetalt pensjon. Ved fratreden fra konsernet før oppnådd pensjonsalder skrives det sluttavtale med en dato for oppstart av utbetaling av pensjon.

Følgende innskuddsplan gjelder:

For konsernledere som er 60 år og eldre:

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

For konsernledere i aldersgruppen 55 til 60 år:

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

For konsernledere i aldersgruppen 50 til 55 år:

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

For konsernledere under 50 år:

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

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

Arbeidsgiver har styringsrett over pensjonsordningen for lønn over 12 G.

For ledende ansatte etter 13.02.2015 gjelder selskapets generelle pensjonsordning opp til 12 G som eneste ordning. Per 31.12.2020 er det seks av de ledende fast ansatte som ikke omfattes av ovennevnte ordning («top-hat»-pensjon). Disse mottar som en kompensasjon et beløp i tillegg til lønnen som årlig skal tilsvare opptjent pensjonsinnskudd i henhold til øvrige ledende ansattes innskuddsbaserte pensjonsordning for lønn over 12 G.

Beløpet utbetales som lønn, og det opptjenes feriepenger på beløpet på ordinær måte.

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

6. Oppsigelse og sluttvederlag

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

Konsernsjef og administrerende direktør i Avinor Flysikring AS har fraskrevet seg stillingsvernet etter arbeidsmiljøloven. For disse kan det avtales sluttvederlag i en periode på 12 måneders fastlønn inkludert lønn i en eventuell oppsigelsestid. Sluttvederlaget beregnes på grunnlag av vedkommendes ordinære månedslønn på oppsigelsestidspunktet. Det beregnes ikke feriepenger av sluttvederlaget ut over lønn i oppsigelsestid.

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

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

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

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

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

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

7. Lederlønnspolitikk og gjennomføring av retningslinjene for foregående regnskapsår

Lederlønnspolitikken for 2020 er gjennomført i samsvar med de retningslinjene som ble behandlet på ordinær generalforsamling 9. juni 2020. Dette gjelder både Avinor AS, Avinor Flysikring AS og Svalbard lufthavn AS.

I forbindelse med lønnsoppjøret ble konsernsjefens faste grunnlønn justert med 1,07 prosent.

Øvrig ledende personell i Avinor AS ble i gjennomsnitt gitt en justering i grunnlønn på 1,07 prosent.

Administrerende direktør i Avinor Flysikring AS ble gitt en justering i grunnlønn på 1,07 prosent. Øvrig ledende personell i Avinor Flysikring AS ble i gjennomsnitt gitt en justering i grunnlønn på 1,07 prosent.

Lønnsoppjøret for ledende ansatte skjer på grunnlag av prestasjonsvurdering.

Daglig leder på Svalbard lufthavn AS ble gitt et tillegg på 8,4 prosent. Denne økningen kommer som følge av rekruttering av ny daglig leder i selskapet.

Totalkostnaden for innskuddsbasert alderspensjonsordning for lønn over 12 G gjeldende for ledende ansatte ansatt før 13.02.2015 var kr 2.781.997 i 2020. Ordningen administreres over drift av Avinor. Premien er ikke skatte- og avgiftspliktig. Denne ordningen ble lukket for nye ledende ansatte ansatt etter 13.02.2015.

Den enkeltes totale pensjonskostnad fremgår av noter til regnskapet.

Det er ikke gjennomført engangsutbetalinger i 2020.

Konsernsjef fratradte sin stilling 15. februar 2021 og avslutter sitt ansettelsesforhold i selskapet 31. august 2021. Abraham Foss er tilsatt som ny konsernsjef med tiltredelse 15. februar 2021.

Styrets erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse ble første gang avgitt for regnskapsåret 2011. Ledelsens godtgjørelsesordning blir gjennomgått av styret årlig.

Lederlønnsavtaler som er inngått før dette tidspunkt skal ikke berøres negativt av denne erklæringen.

Lønn og eventuelle andre ytelser til ledende ansatte for 2020, er gjengitt i årsregnskapet 2020, note 5.

NOTE 7 Andre driftskostnader

Beløp i MNOK

SPESIFIKASJON	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Andre driftskostnader				
Drift/vedlikehold bygninger	569,9	644,5	610,5	687,3
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	366,9	398,7	415,8	440,6
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold	512,7	830,2	515,5	837,1
Meteorologiske tjenester	2,6	3,0	44,2	43,8
Konsulentbistand	252,9	341,3	257,7	350,3
Øvrige eksterne tjenester	310,1	580,9	335,0	607,6
Tap på fordringer	148,3	2,5	208,3	2,8
Øvrige driftskostnader	251,4	342,2	384,5	513,2
Konserninterne driftskostnader	691,1	913,6	0,0	0,0
Sum	3 105,0	4 055,7	2 771,6	3 482,6

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

	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Lovpålagt revisjon	2,3	2,1	3,2	2,7
Andre attestasjonstjenester	0,8	0,3	1,0	0,4
Skatterådgivning	0,0	0,0	0,0	0,0
Annen bistand	0,0	0,2	0,0	0,2
Sum	3,1	2,6	4,2	3,3

NOTE 8 Andre kostnader

Beløp i MNOK

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

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

SPESIFIKASJON	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Andre kostnader				
Pensjoner - se note 16	0,0	-244,6	0,0	-86,6
Ytre miljø - se note 21	0,0	871,2	0,0	871,2
Verdiendringer og andre tap/gevinster, netto	57,5	39,3	48,9	36,2
Sum	57,5	665,9	48,9	820,8
Verdiendringer og andre tap/gevinster, netto				
Urealiserte verdiendringer (note 14)	0,8	55,7	4,6	45,4
Realiserte verdiendringer kraft	55,5	-15,8	57,5	-16,7
Valutagevinster/tap (agio/disagio eiendel og gjeld)	1,2	-0,6	-13,1	7,5
Sum	57,5	39,3	48,9	36,2

NOTE 9 Finansposter

Beløp i MNOK

Inntekt fra utbytte

Utbytte inntekter resultatføres når rett til å motta betaling oppstår.

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

SPESIFIKASJON	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Finansinntekter				
Renteinntekter (eksklusive konserninterne fordringer)	31,9	34,3	33,7	38,7
Renteinntekter på konserninterne fordringer	12,7	13,4	0,0	0,0
Andre finansinntekter	1,2	0,9	1,7	1,2
Sum finansinntekter	45,8	48,6	35,4	39,9
Finanskostnader				
Rentekostnader	624,5	620,4	623,8	620,4
Rentekostnad på konsernintern gjeld	8,9	25,8	0,0	0,0
Rentekostnad leieforpliktelse	16,1	17,2	14,1	14,7
Andre lånekostnader	6,1	7,4	6,1	7,4
Aktiverte lånekostnader (se note 11)	-29,1	-25,3	-53,9	-44,5
Andre finanskostnader	21,5	4,7	21,7	5,1
Netto verdiendring lån hensyntatt derivater	35,7	35,3	35,7	35,3
Tap ved virkelig verdi på finansielle kontrakter (se note 14)				
- rentebytteavtale: kontantstrømsikring, overført fra egenkapital	0,0	0,0	0,0	0,0
- rentebytteavtale: sikring av virkelig verdi	-35,7	-35,3	-35,7	-35,3
Sum finanskostnader	648,0	650,3	611,8	603,1
Netto finansinntekt/-kostnad	-602,2	-601,7	-576,3	-563,2

NOTE 10 Skatt

Beløp i MNOK

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

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

Utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at fremtidig skattbar inntekt vil foreligge, og at de midlertidige

forskjellene kan fratrekkes i denne inntekten. Utsatt skattefordel vurderes mot fremtidige forventede skattemessige resultater og verdsettes separat.

Netto utsatt skattefordel

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

Underskudd til fremføring

Svalbard lufthavn AS har et ikke oppført fremførbart underskudd på MNOK 110,5. Underskuddet er ikke oppført grunnet usikkerhet med hensyn til utnyttelsen av underskuddet.

SPESIFIKASJON	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Årets skattekostnad				
Betalbar skatt	0,0	230,7	0,0	298,6
For mye/lite betalt skatt tidligere år	0,2	0,0	0,0	0,1
Skatteeffekt konsernbidrag	-14,4	0,2	0,0	0,0
Endring i utsatt skatt	-116,5	-40,2	-201,8	-101,2
Sum skattekostnad	-130,7	190,7	-201,8	197,5
Avstemming av effektiv skattesats				
Resultat før skatt	-598,8	856,8	-925,5	899,7
22 % skatt av resultat før skatt	-131,7	188,5	-203,5	197,2
Effekt av for mye/lite skatt tidligere år	0,2	0,0	0,2	-2,0
Permanente forskjeller	0,8	2,2	1,5	2,4
Skattekostnad	-130,7	190,7	-201,8	197,5
Effektiv skattesats	21,8 %	22,3 %	21,8 %	22,0 %

AVINOR AS:
SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

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

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

2020 .2019

Utsatt skattefordel

Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	-1 664,7	-1 306,1
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	-279,0	-243,9
Sum utsatt skattefordel	-1 943,7	-1 550,0

Utsatt skatteforpliktelse

Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	517,8	506,4
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	0,0	0,4
Sum utsatt skatteforpliktelse	517,8	506,9

Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 426,0	-1 043,1
---	----------	----------

AVINOR KONSERN:
SPESIFIKASJON AV UTSATT SKATTEFORDEL OG UTSATT SKATT

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

	01.01.2019	RESULTAT	UTVIDET RESULTAT	31.12.2019
Fordringer	-3,8	2,5	0,0	-1,3
Anleggsmidler	-414,5	61,1	0,0	-353,4
Bruksretteiendeler	112,5	-6,3	0,0	106,2
Leieforpliktelse	-112,7	4,7	0,0	-108,0
Langsiktig lån	-317,0	1,4	0,0	-315,6
Avsetninger	-74,6	-180,0	0,0	-254,5
Pensjoner	-1 018,2	25,3	119,8	-873,1
Gevinst- og tapskonto	-10,8	1,5	0,0	-9,3
Finansielle instrumenter	341,7	-11,4	55,3	385,6
Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-1 497,4	-101,2	175,1	-1 423,4

2020 .2019

Utsatt skattefordel

Utsatt skattefordel som forventes realisert senere enn 12 måneder	-2 211,0	-1 778,6
Utsatt skattefordel som forventes realisert innen 12 måneder	-302,5	-255,9
Sum utsatt skattefordel	-2 513,5	-2 034,6

Utsatt skatteforpliktelse

Utsatt skatt som forventes gjort opp senere enn 12 måneder	503,8	611,2
Utsatt skatt som forventes gjort opp innen 12 måneder	0,0	0,0
Sum utsatt skatteforpliktelse	503,8	611,2

Netto utsatt skattefordel(-)/utsatt skatt	-2 009,7	-1 423,4
---	----------	----------

NOTE 11 Immaterielle eiendeler og varige driftsmidler

Beløp i MNOK

IMMATERIELLE EIENDELER

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

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

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

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

Programvare

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

FLYGELEDESYSTEMER, LUFTROMSORGANISERING

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
Per 1. januar 2019		
Anskaffelseskost	80,4	327,9
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-49,5	-224,6
Balanseført verdi 01.01.	30,9	103,4
Regnskapsåret 2019		
Balanseført verdi 01.01.	30,9	103,4
Tilgang	52,0	149,8
Avgang	0,0	0,0
Årets avskrivninger	-5,5	-19,5
Balanseført verdi 31.12.	77,5	233,7
Per 31. desember 2019		
Anskaffelseskost	132,5	477,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-55,0	-244,0
Balanseført verdi 31.12.	77,5	233,7
Regnskapsåret 2020		
Balanseført verdi 01.01.	77,5	233,7
Tilgang	277,3	213,8
Avgang	0,0	0,0
Årets avskrivninger	-20,0	-39,9
Balanseført verdi 31.12.	334,8	407,5
Per 31. desember 2020		
Anskaffelseskost	409,7	691,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-74,9	-283,9
Balanseført verdi 31.12.	334,8	407,5
Økonomisk levetid	10 år	10 år
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær

VARIGE DRIFTSMIDLER

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

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

Lånekostnader som påløper under konstruksjon av driftsmidler balanseføres frem til eiendelen er klar til påtenkt bruk. Vesentlige komponenter av et driftsmiddel vurderes hver for seg for avskrivningsformål. Vesentligheten vurderes ut fra komponentenes kostpris i forhold til hele driftsmidlets kostpris.

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

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

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

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

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

Offentlige tilskudd

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

Byggelånsrenter

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

Balanseførte byggelånsrenter for Avinor AS og konsernet utgjorde i 2020 henholdsvis MNOK 29 og MNOK 53,9 (2019: MNOK 25,3 og MNOK 44,5).

Gjennomsnittlig rentesats for Avinor AS og konsernet er beregnet til 2,93 prosent i 2020 og 3,05 prosent i 2019.

AVINOR AS: VARIGE DRIFTSMIDLER

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FAST EIENDOM	BANE-SYSTEM	TRANSPORT-MIDLER	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
Per 1. januar 2019							
Anskaffelseskost	1 097,5	23 669,2	14 053,0	1 401,8	7 381,8	3 394,5	50 997,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,8	-7 194,8	-4 482,9	-613,8	-4 552,4	-1 404,8	-18 250,4
Balanseført verdi 01.01.	1 095,7	16 474,4	9 570,1	788,0	2 829,4	1 989,7	32 747,4
Regnskapsåret 2019							
Balanseført verdi 01.01.	1 095,7	16 474,6	9 569,6	788,1	2 829,6	1 989,8	32 747,4
Tilgang	36,4	542,5	522,0	161,3	373,1	90,2	1 725,5
Avgang	0,0	-5,4	-0,2	-18,1	-4,5	0,0	-28,2
Årets avskrivninger	0,0	-748,3	-467,1	-81,9	-537,3	-112,7	-1 947,3
Balanseført verdi 31.12.	1 132,2	16 263,2	9 624,8	849,3	2 660,7	1 967,2	32 497,3
Per 31. desember 2019							
Anskaffelseskost	1 133,9	24 202,5	14 561,3	1 505,8	7 707,0	3 443,4	52 554,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,8	-7 939,3	-4 936,6	-656,6	-5 046,4	-1 476,2	-20 056,7
Balanseført verdi 31.12.	1 132,1	16 263,2	9 624,7	849,3	2 660,6	1 967,2	32 497,3
Regnskapsåret 2020							
Balanseført verdi 01.01.	1 132,1	16 263,2	9 624,7	849,3	2 660,6	1 967,2	32 497,3
Tilgang	10,7	488,3	308,2	183,6	312,7	27,8	1 331,3
Avgang	-6,6	-172,1	-13,2	-1,7	-5,0	0,0	-198,6
Årets avskrivninger	0,0	-759,0	-468,2	-88,2	-536,4	-110,4	-1 962,2
Balanseført verdi 31.12.	1 136,3	15 820,3	9 451,5	943,0	2 431,9	1 884,5	31 667,8
Per 31. desember 2020							
Anskaffelseskost	1 138,1	24 428,6	14 846,9	1 658,6	7 934,8	3 470,3	53 477,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,8	-8 608,3	-5 395,4	-715,6	-5 502,8	-1 585,8	-21 809,7
Balanseført verdi 31.12.	1 136,3	15 820,3	9 451,5	943,0	2 431,9	1 884,5	31 667,8
Økonomisk levetid		10-50 år	15-50 år	10-20 år	5-15 år	5-40 år	
Avskrivningsmetode	IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

AVINOR KONSERN: VARIGE DRIFTSMIDLER

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FAST EIENDOM	BANE-SYSTEM	TRANSPORT-MIDLER	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
Per 1. januar 2019							
Anskaffelseskost	1 761,4	24 231,6	13 562,0	1 491,1	8 778,2	3 038,7	52 863,1
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-7 122,8	-4 034,0	-665,4	-5 457,4	-1 154,8	-18 436,8
Balanseført verdi 01.01.	1 759,1	17 108,8	9 528,0	825,6	3 320,9	1 883,9	34 426,3
Regnskapsåret 2019							
Balanseført verdi 01.01.	1 759,1	17 108,8	9 528,0	825,6	3 320,9	1 883,9	34 426,3
Tilgang	43,2	604,5	559,2	163,5	488,0	90,2	1 948,5
Avgang	0,0	-5,4	-0,2	-18,2	-5,9	0,0	-29,6
Årets avskrivninger	0,0	-798,8	-472,9	-86,8	-628,5	-113,8	-2 100,7
Balanseført verdi 31.12.	1 802,2	16 909,2	9 614,1	884,2	3 174,5	1 860,3	34 244,6
Per 31. desember 2019							
Anskaffelseskost	1 804,6	24 826,9	14 098,3	1 595,0	9 188,4	3 087,6	54 600,9
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-7 917,8	-4 484,2	-710,8	-6 013,9	-1 227,3	-20 356,4
Balanseført verdi 31.12.	1 802,2	16 909,2	9 614,1	884,2	3 174,5	1 860,3	34 244,6
Regnskapsåret 2020							
Balanseført verdi 01.01.	1 802,2	16 909,2	9 614,1	884,2	3 174,5	1 860,3	34 244,6
Tilgang	10,7	502,3	308,2	200,2	399,0	27,8	1 448,3
Avgang	-12,8	-194,8	-13,2	-1,9	-43,3	0,0	-266,0
Årets avskrivninger	0,0	-807,7	-472,2	-93,8	-620,7	-111,5	-2 106,0
Balanseført verdi 31.12.	1 800,2	16 408,9	9 436,9	988,7	2 909,4	1 776,5	33 320,8
Per 31. desember 2020							
Anskaffelseskost	1 802,6	25 038,9	14 383,9	1 761,2	9 460,2	3 114,5	55 561,2
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-8 630,0	-4 947,0	-772,4	-6 550,7	-1 338,0	-22 240,5
Balanseført verdi 31.12.	1 800,2	16 408,9	9 436,9	988,7	2 909,4	1 776,5	33 320,8
Økonomisk levetid		10-50 år	15-50 år	10-20 år	5-15 år	5-40 år	
Avskrivningsmetode	IA	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

ANLEGG UNDER UTFØRELSE

	AVINOR AS	AVINOR KONSERN
Per 1. januar 2019		
Anskaffelseskost	2 025,6	2 828,4
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 01.01.	2 024,6	2 828,4
<hr/>		
Herav klassifisert som immaterielle	0,0	332,3
<hr/>		
Regnskapsåret 2019		
Balanseført verdi 01.01.	2 025,6	2 828,4
Tilgang	1 934,5	2 384,8
Reklassifisering	-1 725,5	-1 948,5
Balanseført verdi 31.12.	2 234,5	3 264,8
<hr/>		
Per 31. desember 2019		
Anskaffelseskost	2 234,5	3 264,8
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 31.12.	2 234,5	3 264,8
<hr/>		
Herav klassifisert som immaterielle	0,0	622,4
<hr/>		
Regnskapsåret 2020		
Balanseført verdi 01.01.	2 234,5	3 264,8
Tilgang	2 163,6	2 569,0
Reklassifisering	-1 608,5	-1 662,0
Balanseført verdi 31.12.	2 789,6	4 171,7
<hr/>		
Per 31. desember 2020		
Anskaffelseskost	2 789,6	4 171,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0
Balanseført verdi 31.12.	2 789,6	4 171,7
<hr/>		
Herav klassifisert som immaterielle	0,0	565,6

Per 31. desember har Avinor AS og konsernet flere anleggsprosjekter under utførelse, av ulik størrelse og varighet. De største prosjektene per årsslutt er utvidelse av Non-Schengen terminalområde på Oslo Lufthavn samt utvikling av fjernstyrte tårn. I konsernet utgjør disse to prosjektene om lag halvparten av balanseført anlegg under utførelse.

SIKKERHETSSTILLELSE

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

NEDSKRIVNINGSTESTER, BEREGNING AV GJENVINNBART BELØP

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

ved hver rapporteringsdato vurderes mulighetene for reversering av tidligere nedskrivninger på ikke - finansielle eiendeler.

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

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

Forutsetninger lagt til grunn ved beregning av gjennvinnbart beløp

Koronapandemien har hatt store negative effekter for Avinor og påvirket antall flypassasjerer og konsernets inntekter betydelig i 2020. Det er også forventet at pandemien vil fortsette å ha negativ påvirkning framover.

Usikkerhet om pandemiens varighet, omfang av finansiell støtte og regulering av Avinors inntekter, øker følsomheten for forutsetningene som er lagt til grunn i nedskrivningstestene, og medfører mindre utfallsrom mellom gjennvinnbart beløp og balanseført verdi av konsernets eiendeler for de kontantgenererende enhetene.

Konsernets kontantgenererende enheter (Lufthavnvirksomhet og Flysikring) er regulerte infrastrukturvirksomheter, hvor en nedgang i trafikken på kort/mellomlang sikt normalt ikke vil medføre nedskrivningsbehov. Koronapandemien og

usikkerheten knyttet til både varighet og mer langsiktige negative konsekvenser av pandemien, vil dog kunne medføre nedskrivningsbehov.

Konsernets virksomhet utøves i sin helhet i Norge, nåverdien av kontantstrømmer estimeres derfor i NOK, deretter foretas det neddiskontering basert på et veid avkastningskrav relevant for Avinors virksomhet.

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

De mest sentrale forutsetningene benyttet ved nedskrivningstestene per 31. desember 2020 er angitt nedenfor og representerer oppdaterte prognoser, herunder ledelsens vurdering av de mest sannsynlige utfall:

	LUFTHAVNVIRKSOMHET	FLYSIKRING
Nøkkelforutsetning		
Inntekter i 2021 i % av 2019 *	35,7 %	75,5 %
Inntekter i terminalledd i % av 2019	90,0 %	104,8 %
Driftskostnader 2021 i % av 2019	66,3 %	85,4 %
Driftskostnader i terminalledd i % av 2019	72,3 %	91,8 %
Vekstfaktor terminalledd	1,5 %	1,5 %
Avkastningskrav etter skatt	4,7 %	4,1 %

* Tilskudd fra staten er ikke inkludert

Kontantstrømmer i første år i måleperioden er basert på ledelsens beste estimat, hensyntatt tilskudd fra staten på MNOK 4 500. Kontantstrømmer i år 2-6 er beregnet på grunnlag av ledelsesgodkjent prognose som er basert på gjeldende avgiftsregulering og oppdaterte estimater for forventet flytrafikkvolum, relaterte kommersielle inntekter og kostnadsnivå. I år 2-6 er det lagt inn tilskudd fra staten på MNOK 1 000 i 2022 og 0 for resterende år. Kontantstrømmen fra år 6 og framover er ekstrapolert i evighetsperspektiv med en vekstfaktor på 1,5 prosent basert på forventninger om utviklingen i framtidig reiseaktivitet og inflasjon. Forventningene er basert på Avinors egne vurderinger samt

analyser fra anerkjente bransje- og analyseorganisasjoner. I Norge er luftfarten i en sterk posisjon, med lange avstander, befolkningsstruktur og topografi som tilsier vekst på sikt. Samtidig vil luftfartsavgiftene reguleres basert på kostnadsnivå. Lufthavnavgifter er basert på gjeldende regulativ.

Resultat av nedskrivningstester

Foretatte nedskrivningstester viser at bruksverdi overstiger regnskapsført verdi av eiendeler med MNOK 300 for Lufthavnvirksomheten og med MNOK 1 100 for Flysikring. Det er følgelig ikke foretatt nedskrivning av varig verdifall per 31. desember 2020.

Sensitivitet nedskrivningstester

Ettersom pandemien fortsatt er under utvikling og det på tidspunktet for avleggelse årsregnskapet for 2020 fortsatt er usikkerhet knyttet til tidspunkt for storskala utrulling/effekt av vaksiner og hvordan pandemien vil påvirke fremtidig reiseaktivitet, er det fortsatt for tidlig å forutsi den fulle innvirkningen pandemien vil kunne ha på virksomheten. Skulle ledelsens nåværende forventninger ikke bli oppfylt, kan det føre til betydelig tap ved verdifall.

Ledelsen har derfor foretatt sensitivitetsanalyser som representerer ulike scenarier basert på endringer i forutsetningene som nedskrivningstestene er mest sensitiv for. Analysene er utarbeidet for å illustrere usikkerheten i ledelsens vurderinger.

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

NEDSKRIVNINGSTESTER	LUFTHAVNVIRKSOMHET		FLYSIKRING	
	BRUKSVERDI	NEDSKRIVNING	BRUKSVERDI	NEDSKRIVNING
Endring i forutsetning				
Driftsmargin: -1,0 %	34 500	1 800	2 100	0
Driftsmargin: -2,0 %	32 500	3 800	1 500	0
Driftsinntekter: -1,0 %	34 500	1 800	2 000	0
Driftsinntekter: -2,0 %	32 500	3 800	1 400	100
Vekst i terminalledd: -0,5 %	32 000	4 300	2 100	0
Vekst i terminalledd: -1,0 %	29 000	7 300	1 700	0

NOTE 12 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 kontraksperioden og eiendelens levetid etter en lineær metode.

Estimert leieforpliktelse beregnes som nåverdien av de forventede leiebetalingene over leieperioden. Leieforpliktelsene inkluderer netto virkelig verdi av faste leiebetalinger i avtalt periode samt sannsynlig utøvelse av forlengelsesopsjoner. Leiebetalingene indeksreguleres der det er aktuelt. Det benyttes en diskonteringsrente lik konsernets marginale lånerente. Bruksretteiendeler måles til kost og tilsvarende 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 UTEIETAKER – OPERASJONELLE LEIEAVTALER

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

Konsernet presenterer utleide eiendeler som anleggsmidler i balansen.

BALANSEFØRTE LEIEAVTALER

Konsernets balanseførte leieavtaler inkluderer i hovedsak bygninger og annen fast eiendom, banesystemer og tomt/grunn. Av konsernets totale leieforpliktelse på MNOK 448,7 utgjør leie av kontorlokaler i Bjørvika, Oslo (hovedkontor) MNOK 285,5 og leie av Bodø Lufthavn fra Forsvarsbygg MNOK 90,4. Tilsvarende tall for 2019 var hhv MNOK 305,0 og 107,2. I tillegg til leiebetalingene har konsernet forpliktelser til drift/vedlikehold og forsikring av eiendelene, som ansees som tjenesteavtaler og innregnes ikke i forpliktelsen. Leieavtalene inneholder ikke restriksjoner på selskapets utbyttepolitikk eller finansieringsmuligheter. Konsernet har ikke vesentlige restverdigarantier knyttet til sine leieavtaler.

Nye leieavtaler innregnes med en diskonteringsrente tilsvarende Avinor sin marginale lånerente på etableringstidspunkt for leieavtalen. Avinor og konsernets marginale lånerente per 31. desember 2020 er beregnet til 2,67 prosent (2019: 3,05 prosent).

AVINOR AS: BRUKSRETTEIENDELER

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEN FASTEIENDOM	BANE-SYSTEM	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
Per 1. januar 2019						
Anskaffelseskost	26,1	465,0	102,2	2,2	0,8	596,2
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Balanseført verdi 01.01.	26,1	465,0	102,2	2,2	0,8	596,2
Regnskapsåret 2019						
Balanseført verdi 01.01.	26,1	465,0	102,2	2,2	0,8	596,2
Tilgang	0,0	16,7	0,0	2,6	0,0	19,3
Overføringer og reklassifiseringer	-0,1	-1,4	0,0	0,0	0,0	-1,5
Årets avskrivninger	-2,4	-41,8	-15,6	-1,1	-0,1	-60,9
Balanseført verdi 31.12.	23,6	438,6	86,6	3,7	0,6	553,1
Per 31. desember 2019						
Anskaffelseskost	26,0	480,4	102,2	4,8	0,8	614,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2,4	-41,8	-15,6	-1,1	-0,1	-60,9
Balanseført verdi 31.12.	23,6	438,6	86,6	3,7	0,6	553,1
Regnskapsåret 2020						
Balanseført verdi 01.01.	23,6	438,6	86,6	3,7	0,6	553,1
Tilgang	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Avgang	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets avskrivninger	-0,9	-42,7	-15,6	-1,4	-0,1	-60,7
Balanseført verdi 31.12.	22,8	395,8	71,0	2,3	0,5	492,5
Per 31. desember 2020						
Anskaffelseskost	26,0	480,4	102,2	4,8	0,8	614,0
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-3,3	-84,5	-31,1	-2,4	-0,2	-121,6
Balanseført verdi 31.12.	22,8	395,8	71,0	2,3	0,5	492,5
Avskrivningsperiode	3-30 år	3-20 år	6 år	1-4 år	6 år	
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

AVINOR KONSERN: BRUKSRETTEIENDELER

	TOMTER OG GRUNN	BYGNINGER OG ANNEE FAST EIENDOM	BANE-SYSTEM	INVENTAR, MASKINER MED MER	VEIER, ANLEGG MED MER	SUM
Per 1. januar 2019						
Anskaffelseskost	23,5	368,1	102,2	2,2	0,8	496,7
Akkumulerte av- og nedskrivninger	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Balanseført verdi 01.01.	23,5	368,1	102,2	2,2	0,8	496,7
Regnskapsåret 2019						
Balanseført verdi 01.01.	23,5	368,1	102,2	2,2	0,8	496,7
Tilgang	0,0	38,5	0,0	2,6	0,0	41,1
Overføringer og reklassifiseringer	-0,1	-1,2	0,0	0,0	0,0	-1,2
Årets avskrivninger	-1,0	-33,7	-15,6	-1,1	-0,1	-51,4
Balanseført verdi 31.12.	22,4	371,7	86,6	3,7	0,6	485,0
Per 31. desember 2019						
Anskaffelseskost	23,4	405,4	102,2	4,8	0,8	536,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,0	-33,7	-15,6	-1,1	-0,1	-51,4
Balanseført verdi 31.12.	22,4	371,7	86,6	3,7	0,6	485,0
Regnskapsåret 2020						
Balanseført verdi 01.01.	22,4	371,7	86,6	3,7	0,6	485,0
Tilgang	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Avgang	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets avskrivninger	-1,0	-35,5	-15,6	-1,4	-0,1	-53,6
Balanseført verdi 31.12.	21,5	336,1	71,0	2,3	0,5	431,5
Per 31. desember 2020						
Anskaffelseskost	23,4	405,4	102,2	4,8	0,8	536,5
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1,9	-69,3	-31,1	-2,4	-0,2	-105,0
Balanseført verdi 31.12.	21,5	336,1	71,0	2,3	0,5	431,5
Avskrivningsperiode	3-30 år	3-20 år	6 år	1-4 år	6 år	
Avskrivningsmetode	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	

LEIEFORPLIKTELSER

Oversikt over resterende estimerte leiebetalinger for balanseførte leieavtaler og nåverdi:

AVINOR AS

	UNDER 1 ÅR	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR	SUM	HERAV KONSERN-INTERNT
31.12.2020					
Leieavtale hovedkontor Oslo (Oslo Atrium AS)	21,8	115,7	154,8	292,3	0,0
Leieavtale Bodø Lufthavn (Forsvarsbygg)	18,7	78,7	0,0	97,5	0,0
Øvrig lokalleie	23,4	119,5	37,0	180,0	154,8
Andre leieavtaler	2,7	6,7	14,4	23,7	4,3
Sum - nominelle leiebetalinger	66,6	320,6	206,2	593,4	159,1
Sum - nåverdi av leiebetalinger	65,6	290,1	157,2	513,0	142,7
31.12.2019					
Leieavtale hovedkontor Oslo (Oslo Atrium AS)	21,4	89,8	202,5	313,7	0,0
Leieavtale Bodø Lufthavn (Forsvarsbygg)	18,4	77,2	20,3	115,8	0,0
Øvrig lokalleie	23,0	94,5	79,7	197,2	175,2
Andre leieavtaler	2,6	7,1	9,4	19,1	3,0
Sum - nominelle leiebetalinger	65,3	268,6	311,9	645,7	178,2
Sum - nåverdi av leiebetalinger	64,3	249,9	248,0	562,2	158,8

AVINOR KONSERN

	UNDER 1 ÅR	1-5 ÅR	MER ENN 5 ÅR	SUM
31.12.2020				
Leieavtale hovedkontor Oslo (Oslo Atrium AS)	28,5	151,3	158,6	338,4
Leieavtale Bodø Lufthavn (Forsvarsbygg)	18,7	78,7	0,0	97,5
Øvrig lokalleie	8,7	30,8	24,6	64,2
Andre leieavtaler	2,7	6,9	11,9	21,5
Sum - nominelle leiebetalinger	58,7	267,8	195,1	521,6
Sum - nåverdi av leiebetalinger	57,8	242,6	148,2	448,7
31.12.2019				
Leieavtale hovedkontor Oslo (Oslo Atrium AS)	27,9	117,5	220,9	366,4
Leieavtale Bodø Lufthavn (Forsvarsbygg)	18,4	77,2	20,3	115,8
Øvrig lokalleie	8,6	28,1	30,3	67,0
Andre leieavtaler	2,7	7,3	8,5	18,5
Sum - nominelle leiebetalinger	57,6	230,1	280,0	567,7
Sum - nåverdi av leiebetalinger	56,7	214,3	221,2	492,2

ARETS BEVEGELSE I LEIEFORPLIKTELSE	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Forpliktelse 01.01.	562,2	596,2	492,2	496,7
Nye/endrede forpliktelser innregnet i perioden	0,0	16,2	0,0	37,9
Betaling av hovedstol	-49,2	-48,7	-43,5	-41,1
Betaling av renter	-16,1	-17,2	-14,1	-14,7
Rentekostnad tilknyttet leieforpliktelser	16,1	17,2	14,1	14,7
Overføringer og reklassifiseringer	0,0	-1,5	0,0	-1,2
Forpliktelse 31.12.	513,0	562,2	448,7	492,2
Hvorav kortsiktig	65,6	64,3	57,8	56,7
Hvorav langsiktig	447,4	497,9	390,9	435,5
Netto kontantstrøm fra leieforpliktelser	-65,3	-65,8	-57,6	-55,8

KONSERNET SOM LEIETAKER – LEIEAVTALER SOM IKKE BALANSEFØRES

	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Årets leiekostnader direkte kostnadsført				
Driftskostnader leieavtaler kortsiktige leieavtaler/leieavtaler av lav verdi	11,0	7,9	12,1	8,9
Driftskostnader knyttet til immaterielle eiendeler	175,7	183,3	203,4	205,1
Totale leiekostnader inkludert i andre driftskostnader	186,7	191,2	215,5	213,9

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

Anvendte praktiske løsninger

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

leiebetalingene når de inntreffer. Konsernet innregner heller ikke leieforpliktelser og bruksretteiendeler for kortsiktige leieavtaler.

OPSJONER OM Å FORLENGE EN LEIEAVTALE OG KJØPSOPPSJONER

Per 31. desember 2020 er det ingen vesentlige fremtidige potensielle leiebetalinger som ikke er inkludert i leieforpliktelsene som følge av forlengelses- eller kjøpsoppsjoner.

NOTE 13 Finansielle risikofaktorer

Beløp i MNOK

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

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

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

MARKEDSRISIKO

Valutarisiko

Konsernet og Avinor AS er eksponert for valutasingninger knyttet til verdien av norske kroner relativt mot andre valutaer på grunn av inntekter og utgifter i utenlandsk valuta. Konsernet inngår terminkontrakter for å redusere valutarisikoen i kontantstrømmer nominert i utenlandsk valuta. Konsernet og Avinor AS er eksponert mot euro, amerikanske dollar, britiske pund, svenske kroner og danske kroner.

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

Som ledd i sikringen av større anskaffelser har Avinor AS inngått valuta terminkontrakter i forbindelse med utbyggingen av terminalene på lufthavnene. Dette er sikringer i euro for betaling av bagasjeanlegg, navigasjonsutstyr, rullende materiell etc. Sikring av valutarisiko inngår normalt ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon.

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

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

Renterisiko

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

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

Konsernet benytter ulike derivater for å justere den effektive renteksponeringen.

Per 31.12.2020 er alle rentederivater tilpasset løpetid og øvrige betingelser for spesifikke lån. Hensyntatt rentederivater har konsernet 68 prosent av sin rentebærende gjeld til fast rente i minst 12 måneder.

Per 31.12.2020 hadde konsernet rentebytteavtaler pålydende MNOK 8 194,4 (2019: MNOK 8 194,4) der konsernet mottar en fast rente i euro og betaler en fast rente i norske kroner på gjennomsnittlig 3,11 prosent av pålydende. I tillegg har konsernet rentebytteavtaler pålydende MNOK 6 853,4 (2019: MNOK 1 264,9) hvor konsernet betaler en flytende rente i norske kroner og mottar fast rente i euro. Konsernet har også rentebytteavtaler pålydende MNOK 2 000 der man mottar flytende rente i norske kroner og betaler fast rente i norske kroner. Rentebytteavtaler benyttes til å sikre seg mot rentesvingninger som følge av endringer i rentenivået. Alle rentebytteavtaler er økonomisk sikring for en kontantstrøm. Alle rentebytteavtaler er balanseført til virkelig verdi. I tillegg har konsernet obligasjonslån og banklån på til sammen MNOK 2 000 med flytende rente.

Selskapet og konsernets rentebytteavtaler er presentert i tabellen nedenfor:

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	NOMINELT BELØP	FORFALL	REFERANSERENTE
Per 31. desember 2020			
Kontantstrømsikring	2 490,0	20.03.2021	EURIBOR OG NIBOR
Kontantstrømsikring	1 264,9	29.04.2025	EURIBOR OG NIBOR
Virkelig verdi sikring	1 264,9	29.04.2025	EURIBOR OG NIBOR
Kontantstrømsikring	4 439,5	09.02.2027	EURIBOR OG NIBOR
Kontantstrømsikring	2 000,0	01.10.2030	EURIBOR
Virkelig verdi sikring	3 588,5	01.10.2030	EURIBOR OG NIBOR

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

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	ENDRING I RENTENIVÅET I BASISPUNKTER	EFFEKT PÅ RESULTAT FØR SKATT	EFFEKT PÅ EGENKAPITALEN
2020	+50	-17,2	-50,5
	-50	17,2	50,5
2019	+50	-6,2	-45,6
	-50	6,2	45,6

Basert på de finansielle instrumentene som eksisterte per 31.12.2020 vil en økning på 0,5 prosent redusere konsernets resultat før skatt med MNOK 17,2 (2019: MNOK 6,2)

Gjennomsnittlig rente på finansielle instrumenter var som følger:

	2020 (%)	2019 (%)
Per 31. desember 2020		
Kassekreditt	IA	IA
Statslån	1,34	1,43
Obligasjonslån	2,70	3,31
Banklån	3,04	3,35

Tallene inkluderer tilhørende rentesikringsderivater.

Avinor har et innlån per 31.12.2020 på MNOK 27 150,1 (2019: 20 802,8) ut over trekk på kassekreditt med MNOK 0,0 (2019: MNOK 0,0).

Kraftprisrisiko

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

Per 31.12.2020 er det inngått kontrakter som dekker om lag 100 prosent av forventet forbruk i 2021. Kontraktene inngår ikke i noen regnskapsmessig sikringsrelasjon. Kraftkjøp skjer i euro.

Virkelig verdi av inngåtte kraftkontrakter er beregnet til MNOK -4,0 (2019: MNOK -2,3) basert på valutakurs per årsslutt.

Sensitivitetsanalyse for kraftkontrakter per 31.12 (effekt resultat før skatt i MNOK ved 20% økning i kraftpris):

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	MARKEDSVERDI 31.12	EFFEKT RESULTAT FØR SKATT
2020	-4,0	17,2
2019	-2,3	21,1

KREDITTRISIKO

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

Konsernet har kredittrisiko knyttet til tre vesentlige kunder. Konsernet vurderer at det i en normalsituasjon er middels risiko for at kundene ikke evner å oppfylle sine forpliktelser. Som følge av koronapandemien har denne risikoen vært økende i 2020 og forventes også å være høyere enn normalnivåer de nærmeste årene.

Konsernet har retningslinjer for å begrense eksponering for mulige tap.

Konsernet har ikke garantert for tredjeparts gjeld.

Maksimal risikoeksponering er representert ved balanseført verdi av de finansielle eiendelene, inkludert derivater, i balansen. Da motpart i derivathandelen normalt er banker og kraftbørsen, ansees kredittrisikoen knyttet til derivater for liten. Konsernet anser sin maksimale risikoeksponering å være balanseført verdi av kundefordringer og andre omløpsmidler. Se note 14 for ytterligere om kundefordringer og tilhørende tapsavsetninger.

Konsernets hovedbankforbindelse har ekstern kredittvurdering Aa2 og AA- (Moody's og Standard & Poors).

Nærmere om kredittverdighet i kundefordringer og konserninterne fordringer

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

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

- Gruppe 1 – nye kunder/nærstående parter (mindre enn 6 måneder)
- Gruppe 2 – eksisterende kunder/nærstående (mer enn 6 måneder) som historisk ikke har brutt kredittbetingelser.

- Gruppe 3 – eksisterende kunder/nærstående (mer enn 6 måneder) som historisk har hatt flere brudd på kredittbetingelser.

Det har i løpet av 2020 vært flere tilfeller hvor det er avtalt nedbetalingsordninger med kunder for å gjøre opp forfalt gjeld. Alle konserninterne fordringer klassifiseres i gruppe 2. Ingen av lånene til nærstående parter har forfalt eller blitt nedskrevet.

LIKVIDITETSRISIKO

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

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

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

Se også note 14 for informasjon om langsiktige lån og trekkfasiliteter.

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

AVINOR AS: FORFALLSTRUKTUR FINANSIELLE FORPLIKTELSER

	GJENVÆRENDE PERIODE					TOTALT
	UNDER 1 MND	1-3 MND	3-12 MND	1-5 ÅR	OVER 5 ÅR	
31.12.2020						
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *	23,9	2 708,8	1 321,4	7 894,1	17 756,6	29 704,8
Leieforpliktelser (se note 12)	5,5	11,1	49,9	320,6	206,2	593,4
Andre forpliktelser	0,9	1,9	8,4	300,0	707,2	1 018,3
Leverandørgjeld	234,4	115,5	0,0	0,0	0,0	349,9
Annen kortsiktig gjeld	343,6	169,3	0,0	0,0	0,0	512,9
Sum	608,4	3 006,5	1 379,7	8 514,7	18 670,0	32 179,3
31.12.2019						
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *	8,3	823,6	1 703,9	7 456,3	12 944,1	22 936,2
Leieforpliktelser (se note 12)	5,4	10,9	49,0	268,6	311,9	645,7
Andre forpliktelser	1,3	2,2	15,0	314,1	722,3	1 054,9
Leverandørgjeld	240,1	118,3	0,0	0,0	0,0	358,4
Annen kortsiktig gjeld	312,0	153,7	0,0	0,0	0,0	465,7
Sum	567,2	1 108,6	1 767,9	8 039,0	13 978,3	25 460,9

* Inklusive sertifikatgjeld og derivater

AVINOR KONSERN: FORFALLSTRUKTUR FINANSIELLE FORPLIKTELSER

	GJENVÆRENDE PERIODE					TOTALT
	UNDER 1 MND	1-3 MND	3-12 MND	1-5 ÅR	OVER 5 ÅR	
31.12.2020						
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *	23,9	2 708,8	1 321,4	7 894,1	17 756,6	29 704,8
Leieforpliktelser (se note 12)	4,9	9,8	44,0	267,8	195,1	521,6
Andre forpliktelser	1,4	2,8	12,4	300,9	709,4	1 026,9
Leverandørgjeld	280,2	138,0	0,0	0,0	0,0	418,2
Annen kortsiktig gjeld	356,6	175,6	0,0	0,0	0,0	532,2
Sum	666,9	3 035,0	1 377,9	8 462,8	18 661,1	32 203,7
31.12.2019						
Rentebærende stats- obligasjons- og banklån *	8,3	823,6	1 703,9	7 456,3	12 944,1	22 936,2
Leieforpliktelser (se note 12)	4,8	9,6	43,2	230,1	280,0	567,7
Andre forpliktelser	3,4	6,4	34,0	336,1	724,4	1 104,3
Leverandørgjeld	388,4	191,3	0,0	0,0	0,0	579,7
Annen kortsiktig gjeld	309,6	152,5	0,0	0,0	0,0	462,0
Sum	714,5	1 183,4	1 781,1	8 022,5	13 948,5	25 649,9

* Inklusive sertifikatgjeld og derivater

KAPITALSTRUKTUR OG EGENKAPITAL

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

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

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

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

Vedtektenes §5 stiller følgende begrensning i finansiering:
Langsiktige lån til finansiering av anleggsmidler kan bare tas opp

KAPITALSTRUKTUR OG EGENKAPITAL - VEDTEKSTESTET EGENKAPITALANDEL (§ 5)

	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Rentebærende gjeld	27 663,2	21 365,0	27 598,9	21 295,0
Rentederivater gjeld	420,7	0,0	420,7	0,0
Rentederivater eiendel	-2 285,9	-1 751,1	-2 285,9	-1 751,1
Leieforpliktelse	-513,0	-562,2	-448,7	-492,2
Kontantbeholdning	-5 998,7	-1 040,0	-6 017,9	-1 059,1
Netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelse	19 286,3	18 011,7	19 267,0	17 992,6
Egenkapital	13 147,2	14 509,4	13 187,1	15 279,0
Sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelse	32 433,4	32 521,1	32 454,1	33 271,6
Egenkapitalandel i henhold til vedtekstsdefinisjon*	40,5 %	44,6 %	40,6 %	45,9 %

* Egenkapital i prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld

VURDERING AV VIRKELIG VERDI

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

Balanseført verdi av kontanter og kassakreditt er tilnærmet lik virkelig verdi på grunn av at disse instrumentene har kort forfallstid. Tilsvarende er balanseført verdi av kundefordringer

innenfor en ramme som sikrer at konsernets egenkapital ikke underskrider 40 prosent av summen av konsernets til enhver tid netto rentebærende gjeld og egenkapital.

Inngåtte låneavtaler stiller krav til størrelsen på konsernets egenkapital.

Det er ikke egenkapitalkrav for Avinor sine utstedte obligasjoner.

I låneavtalene med EIB, NIB og konsernets revolverende trekkfasilitet kreves egenkapitalandel minimum 30 prosent av sum egenkapital og netto rentebærende gjeld - eksklusive leieforpliktelse.

Avinorkonsernet overholder alle egenkapitalkrav stilt i låneavtaler og vedtektsfestet egenkapitalandel per 31. desember 2020.

og leverandørgjeld tilnærmet lik virkelig verdi da de inngås på «normale» betingelser.

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

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

AVINOR AS

SPESIFIKASJON	2020		2019	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Statslån	1 638,6	1 652,4	1 638,6	1 631,2
Obligasjonslån	20 738,3	22 278,5	13 344,0	14 318,6
Banklån	4 773,2	5 244,9	5 220,3	5 602,1
Sertifikatlån	0,0	0,0	600,0	600,0
Leieforpliktelse	513,0	513,0	562,2	562,2

AVINOR KONSERN

SPESIFIKASJON	2020		2019	
	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI	BALANSEFØRT VERDI	VIRKELIG VERDI
Rentebærende gjeld				
Statslån	1 638,6	1 652,4	1 638,6	1 631,2
Obligasjonslån	20 738,3	22 278,5	13 344,0	14 318,6
Banklån	4 773,2	5 244,9	5 220,3	5 602,1
Sertifikatlån	0,0	0,0	600,0	600,0
Leieforpliktelser	448,7	448,7	492,2	492,2

Finansielle instrumenter etter verdsettelsesmetode

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

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

Følgende tabell presenterer konsernets, og i det alt vesentligste også selskapets, eiendeler og gjeld målt til virkelig verdi samt eiendeler og gjeld hvor virkelig verdi er presentert som noteopplysning per 31.12.2020:

AVINOR KONSERN

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

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2020.

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

AVINOR KONSERN

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

Det har ikke vært forflytninger mellom nivåene i 2019.

Rentebærende gjeld og derivater – nivå 2.

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

NOTE 14 Finansielle eiendeler og forpliktelser

Beløp i MNOK

FINANSIELLE EIENDELER

Klassifisering

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

Finansielle eiendeler til virkelig verdi med verdiendringer over resultat

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

Amortisert kost

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

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

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

Andre fordringer er knyttet til periodisering av leieinntekter.

Regnskapsføring og måling

Vanlige kjøp og salg av finansielle eiendeler regnskapsføres på avtaletidspunktet, som er den dagen konsernet forplikter seg til å kjøpe eller selge eiendelen. Alle finansielle eiendeler som ikke regnskapsføres til virkelig verdi med verdiendring over resultat, balanseføres første gang til virkelig verdi med tillegg av transaksjonsutgifter, med unntak av kundefordringer som balanseføres første gang til transaksjonsprisen i tråd med IFRS 15.

I etterfølgende perioder måles disse til amortisert kost.

Finansielle eiendeler som føres til virkelig verdi med verdiendring over resultat regnskapsføres ved anskaffelsen til virkelig verdi og transaksjonskostnader resultatføres. Finansielle eiendeler fjernes fra balansen når rettighetene til å motta kontantstrømmer fra investeringen opphører eller når disse rettighetene er blitt overført og konsernet i hovedsak har overført all risiko og hele gevinstpotensialet ved eierskapet.

Verdifall på finansielle eiendeler

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

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

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

DERIVATER OG SIKRING

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

Konsernet klassifiserer derivater som inngår i en sikring som enten

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

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

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

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

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

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

Virkelig verdi sikring

Endringer i virkelig verdi på derivater som øremerkes og kvalifiserer for virkelig verdisikring og som er effektive, føres over resultatregnskapet sammen med endringer i virkelig verdi knyttet til den sikrede risikoen på den tilhørende sikrede eiendel eller forpliktelse.

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

Kontantstrømsikring

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

Beløp som er ført over utvidet resultat og oppsamlet i egenkapitalen omklassifiseres til resultatregnskapet i den perioden som den sikrede forpliktelsen eller planlagte transaksjonen påvirker resultatregnskapet (for eksempel når det planlagte 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 sikringsbøkføring, forblir samlet gevinst eller tap ført over utvidet resultat i egenkapitalen og blir omklassifisert til resultatet samtidig med at den planlagte transaksjonen blir resultatført. Hvis en planlagt transaksjon ikke lenger forventes å inntreffe, omklassifiseres balanseført beløp i egenkapitalen umiddelbart til resultatregnskapet.

FINANSIELLE FORPLIKTELSER

Klassifisering

Konsernet klassifiserer finansielle forpliktelser i følgende kategorier: Til virkelig verdi med verdiendringer over resultat

og amortisert kost. Klassifiseringen av disse blir bestemt av instrumentets kontraktsmessige kontantstrømmer og av den forretningsmodell som instrumentene holdes innenfor. Ledelsen klassifiserer finansielle forpliktelser når de pådras.

Finansielle forpliktelser til virkelig verdi med verdiendringer over resultat

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

Amortisert kost

Finansielle forpliktelser til amortisert kost er finansielle forpliktelser som har fastsatte betalinger, bortsett fra derivater. Disse finansielle forpliktelsene omsettes ikke i et aktivt marked. Forpliktelsene balanseføres til virkelig verdi på det tidspunkt forpliktelsen pådras. Etterfølgende måling skjer til amortisert kost etter effektiv rente metode. De klassifiseres som kortsiktig gjeld, med mindre det foreligger en ubetinget rett til å utsette betalingen av gjelden i mer enn 12 måneder fra balansedato. I så fall klassifiseres de som langsiktig gjeld.

Kategorier av finansielle instrumenter i balansen

AVINOR AS

	AMORTISERT KOST	VIRKELIG VERDI MED VERDIENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	SUM
Per 31. desember 2020				
Eiendeler				
Konserninterne fordringer	781,5	0,0	0,0	781,5
Derivater	0,0	0,8	2 285,9	2 286,7
Andre finansielle anleggsmidler	168,2	0,0	0,0	168,2
Kundefordringer	400,5	0,0	0,0	400,5
Andre fordringer	62,3	0,0	0,0	62,3
Bankinnskudd, kontanter og lignende	5 998,7	0,0	0,0	5 998,7
Sum eiendeler	7 411,2	0,8	2 285,9	9 697,9
Forpliktelser				
Lån fra staten	1 638,6	0,0	0,0	1 638,6
Obligasjonslån	20 738,3	0,0	0,0	20 738,3
Banklån	4 773,2	0,0	0,0	4 773,2
Sertifikatlån	0,0	0,0	0,0	0,0
Konsernintern gjeld	1 579,6	0,0	0,0	1 579,6
Derivater	0,0	5,0	420,7	425,7
Leieforpliktelser	0,0	513,0	0,0	513,0
Leverandørgjeld	349,9	0,0	0,0	349,9
Annen gjeld	523,9	0,0	0,0	523,9
Sum forpliktelser	29 603,5	518,0	420,7	30 542,1

AVINOR AS

	AMORTISERT KOST	VIRKELIG VERDI MED VERDIENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	SUM
Per 31. desember 2019				
Eiendeler				
Konserninterne fordringer	254,9	0,0	0,0	254,9
Derivater	0,0	0,0	1 751,1	1 751,1
Andre finansielle anleggsmidler	97,9	0,0	0,0	97,9
Kundefordringer	1 003,2	0,0	0,0	1 003,2
Andre fordringer	257,2	0,0	0,0	257,2
Bankinnskudd, kontanter og lignende	1 040,0	0,0	0,0	1 040,0
Sum eiendeler	2 653,1	0,0	1 751,1	4 404,2
Forpliktelseser				
Lån fra staten	1 638,6	0,0	0,0	1 638,6
Obligasjonslån	13 344,0	0,0	0,0	13 344,0
Banklån	5 220,3	0,0	0,0	5 220,3
Sertifikatlån	600,0	0,0	0,0	600,0
Konsernintern gjeld	1 198,0	0,0	0,0	1 198,0
Derivater	0,0	2,3	0,0	2,3
Leieforpliktelseser	0,0	562,2	0,0	562,2
Leverandørgjeld	358,4	0,0	0,0	358,4
Annen gjeld	478,8	0,0	0,0	478,8
Sum forpliktelseser	22 838,1	564,5	0,0	23 402,6

AVINOR KONSERN

	AMORTISERT KOST	VIRKELIG VERDI MED VERDIENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	SUM
Per 31. desember 2020				
Eiendeler				
Derivater	0,0	0,8	2 285,9	2 286,7
Andre finansielle anleggsmidler	169,6	0,0	0,0	169,6
Kundefordringer	637,2	0,0	0,0	637,2
Andre fordringer	78,4	0,0	0,0	78,4
Bankinnskudd, kontanter og lignende	6 017,9	0,0	0,0	6 017,9
Sum eiendeler	6 903,1	0,8	2 285,9	9 189,8
Forpliktelseser				
Lån fra staten	1 638,6	0,0	0,0	1 638,6
Obligasjonslån	20 738,3	0,0	0,0	20 738,3
Banklån	4 773,2	0,0	0,0	4 773,2
Sertifikatlån	0,0	0,0	0,0	0,0
Derivater	0,0	5,0	420,7	425,7
Leieforpliktelseser	0,0	448,7	0,0	448,7
Leverandørgjeld	418,2	0,0	0,0	418,2
Annen gjeld	548,8	0,0	0,0	548,8
Sum forpliktelseser	28 117,1	453,7	420,7	28 991,4

AVINOR KONSERN

	AMORTISERT KOST	VIRKELIG VERDI MED VERDIENDRINGER OVER RESULTAT	SIKRING	SUM
Per 31. desember 2019				
Eiendeler				
Derivater	0,0	4,2	1 751,1	1 755,3
Andre finansielle anleggsmidler	99,0	0,0	0,0	99,0
Kundefordringer	1 215,7	0,0	0,0	1 215,7
Andre fordringer	275,9	0,0	0,0	275,9
Bankinnskudd, kontanter og lignende	1 059,1	0,0	0,0	1 059,1
Sum eiendeler	2 649,8	4,2	1 751,1	4 405,1
Forpliktelser				
Lån fra staten	1 638,6	0,0	0,0	1 638,6
Obligasjonslån	13 344,0	0,0	0,0	13 344,0
Banklån	5 220,3	0,0	0,0	5 220,3
Sertifikatlån	600,0	0,0	0,0	600,0
Derivater	0,0	2,3	0,0	2,3
Leieforpliktelser	0,0	492,2	0,0	492,2
Leverandørgjeld	579,7	0,0	0,0	579,7
Annen gjeld	500,4	0,0	0,0	500,4
Sum forpliktelser	21 883,0	494,5	0,0	22 377,5

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

DERIVATER

	AVINOR AS			AVINOR KONSERN		
	2020	2019	ENDRING	2020	2019	ENDRING
Eiendeler						
Renteswapper – kontantstrømsikring	1 860,7	1 498,0	362,7	1 860,7	1 498,0	362,7
Renteswapper – virkelig verdi sikring	425,2	253,1	172,1	425,2	253,1	172,1
Valutaterminkontrakter	0,8	0,0	0,8	0,8	4,2	-3,4
Energikontrakter		0,0	0,0		0,0	0,0
Sum eiendeler	2 286,7	1 751,1	535,6	2 286,7	1 755,3	531,4
Gjeld						
Renteswapper – kontantstrømsikring	420,7	0,0	420,7	420,7	0,0	420,7
Valutaterminkontrakter	1,0	0,0	1,0	1,0	0,0	1,0
Energikontrakter	4,0	2,3	1,7	4,0	2,3	1,7
Sum gjeld	425,7	2,3	423,4	425,7	2,3	423,4
Netto endring			112,2			108,0
Spesifikasjon av netto endring						
Verdiendringer og andre tap/gevinster – netto (se note 8)			-0,8			-4,6
Valutaterminkontrakter – ført i utvidet resultat			0,0			0,0
Renteswapper – ført i utvidet resultat			-210,5			-210,5
Valuta-/verdiendring renteswapper			323,5			323,1

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

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

*Egen linje under finansielle eiendeler i balansen.

AVINOR AS OG AVINOR KONSERN

	VIRKELIG VERDI	ENDRING 2020	UTVIDET RESULTAT	AKKUMULERT VERDI I EGENKAPITAL
31.12.2019				
Derivater*				
Renteswaper – kontantstrømsikring	1 498,0	214,7	250,8	247,7
Renteswaper – virkelig verdi sikring	253,1	30,2	0,5	-3,7
Sum	1 751,1	244,9	251,3	244,0

*Egen linje under finansielle eiendeler i balansen.

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

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

Rentebytteavtaler er definert som regnskapsmessig sikrings-instrument og den virkelige verdien av sikringsinstrumentet er klassifisert som langsiktig eiendel eller forpliktelse hvis gjenværende løpetid på sikringsobjektet er mer enn 12 måneder og som kortsiktig eiendel eller forpliktelse hvis gjenværende løpetid på sikringsobjektet er mindre enn 12 måneder. Den ineffektive andelen av sikringen resultatføres.

Rentebytteavtalene har løpetid mellom 0,2 og 9,7 år per 31.12.2020 (1,2 og 7,1 år per 31.12.2019).

Nominelt beløp på utestående valutaterminkontrakter per 31. desember 2020 er MNOK 69 (2019: MNOK 151).

Nominelt beløp på utestående energikontrakter per 31. desember 2020 er MNOK 89 (2019: MNOK 107).

Den nominelle hovedstolen på utestående rentebytteavtaler per 31. desember 2020 var MNOK 17 048 (2019: MNOK 9 459). Per 31. desember 2020 varierte den faste renten fra 1,05 prosent til 4,62 prosent (2019: 1,11 prosent til 4,62 prosent). Den flytende rentesatsen var NIBOR og fast euro rente.

Gevinst og tap ført i utvidet resultat (note 15) på rentebytteavtaler per 31. desember 2020 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	
	2020	2019	2020	2019
Andre finansielle anleggsmidler				
Andre langsiktige fordringer	168,2	97,9	169,6	99,0
Sum	168,2	97,9	169,6	99,0

Andre langsiktige fordringer er ikke-derivate finansielle eiendeler med fastsatte betalinger som ikke omsettes i et aktivt marked. Virkelig verdi av andre finansielle anleggsmidler er i all vesentlighet lik bokført verdi.

KUNDEFORDRINGER, ANDRE KORTSIKTIGE FORDRINGER

Kundefordringer oppstår ved omsetning av varer eller tjenester som er innenfor den ordinære driftssyklusen.

Dersom oppgjør forventes innen ett år eller mindre, klassifiseres fordringene som omløpsmidler.

Dersom dette ikke er tilfellet, klassifiseres fordringene som anleggsmidler.

	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Kundefordringer	549,7	1 004,0	853,4	1 223,7
Nedskrivning for sannsynlig tap på kundefordringer	-149,2	-0,8	-216,2	-7,9
Bokført verdi kundefordringer	400,5	1 003,2	637,2	1 215,8
Årets konstaterte tap på kundefordringer	-1,3	1,4	-1,3	1,4

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		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
IB	0,8	12,1	7,9	19,1
Årets avsetning til sannsynlig tap på krav	147,1	0,8	207,0	7,9
Årets konstaterte tap	1,3	-1,4	1,3	-1,4
Reversert tidligere avsetning	0,0	-10,7	0,0	-17,7
UB	149,2	0,8	216,2	7,9

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

ALDERSANALYSE AV KUNDEFORDRINGENE

	SUM	IKKE FORFALT	<30 D	31-60 D	61-90 D	>90 D
AVINOR AS						
2020	549,7	404,5	7,8	20,3	7,7	109,4
2019	1 004,0	969,1	30,9	2,1	0,4	1,5
AVINOR KONSERN						
2020	853,4	653,8	22,6	42,4	11,1	123,4
2019	1 223,7	1 180,9	31,2	2,4	0,5	8,7

SPESIFIKASJON AV KORTSIKTIGE FORDRINGER

	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Kortsiktige fordringer				
Kundefordringer	400,5	1 003,2	637,2	1 215,7
Konserninterne fordringer	551,5	104,9	0,0	0,0
Påløppte, ikke fakturerte inntekter	33,1	199,4	28,6	212,0
Forskuddsbetalte driftskostnader	59,3	60,4	80,4	81,2
Andre kortsiktige fordringer	29,2	57,8	49,8	64,0
Sum kortsiktige fordringer	1 073,6	1 425,7	796,0	1 572,9

KUNDEFORDRINGER OG ANDRE FORDRINGER I VALUTA

	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
EUR	0,0	0,0	197,8	92,1
Sum	0,0	0,0	197,8	92,1

KONTANTER OG KONTANTEKVIVALENTER

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

	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Kontanter og bankinnskudd	5 998,7	1 040,0	6 017,9	1 059,1
Kortsiktig plassering i bank	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum	5 998,7	1 040,0	6 017,9	1 059,1

I kontantstrømoppstillingen omfatter kontanter og kontantekvivalenter følgende:

	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Kontanter og kontantekvivalenter	5 998,7	1 040,0	6 017,9	1 059,1
Kassekreditt	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum	5 998,7	1 040,0	6 017,9	1 059,1

Avinor AS har en trekkfasilitet på MNOK 4 000 og en trekkrettighet på MNOK 600 i bank.

Konsernkontosystem

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

LÅN

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

	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Langsiktige lån og leieforpliktelser				
Statslån	1 194,2	1 194,2	1 194,2	1 194,2
Obligasjonslån	18 248,4	12 893,9	18 248,4	12 893,9
Banklån	4 326,1	4 773,2	4 326,1	4 773,2
Leieforpliktelser	447,4	497,9	390,9	435,5
Sum langsiktig	24 216,1	19 359,2	24 159,6	19 296,8
Kortsiktige lån og leieforpliktelser				
Sertifikatlån	0,0	600,0	0,0	600,0
1. års avdrag langsiktig gjeld	3 381,5	1 341,5	3 381,5	1 341,5
Leieforpliktelser	65,6	64,3	57,8	56,7
Sum kortsiktig	3 447,1	2 005,8	3 439,3	1 998,2
Sum kortsiktig og langsiktig lån og leieforpliktelser	27 663,2	21 365,0	27 598,9	21 295,0

	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Lånebevegelser				
Balanseført verdi 01.01	21 365,0	22 336,9	21 295,0	22 237,4
Opptak av langsiktig lån	7 526,6	0,0	7 526,6	0,0
Nedbetaling av langsiktig lån	-896,7	-1 531,5	-896,7	-1 531,5
Nedbetaling av leieforpliktelser	-49,6	-48,6	-43,9	-41,1
Netto opptak/nedbetaling av kortsiktig lån (sertifikatlån)	-600,0	600,0	-600,0	600,0
Netto lånebevegelser med kontantstrømeffekt	5 980,3	-980,1	5 986,0	-972,6
Andre endringer leieforpliktelser	0,0	14,7	0,0	36,6
Valuta-/ verdiendring lån	317,9	-6,5	317,9	-6,4
Balanseført verdi 31.12.	27 663,2	21 365,0	27 598,9	21 295,0

OPPLYSNINGER OM STATSLÅN OG LÅN FRA BANKER

	VALUTA	EFFEKTIV RENTE
Statslån	NOK	1,34 %
Obligasjonslån, inkl sertifikatlån	NOK/EUR	2,70 %
Banklån	NOK	3,04 %

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

AVDRAGSPROFIL LÅN	2022	2023	2024	2025	2026	DERETTER	SUM
Statslån	444,4	444,4	305,5				1 194,2
Obligasjonslån				2 530,0	1 000,0	14 718,4	18 248,4
Banklån	447,1	527,1	527,1	527,1	527,1	1 770,6	4 326,1
Balanseført verdi 31.12.	891,5	971,5	832,6	3 057,1	1 527,1	16 489,0	23 768,7

Statslån

Lånet er delt inn i fem like store gjeldsbrev med forskjellig rentevilkår. Gjeldsbrevene har en rente lik statens utlånsrente til forvaltningsbedrifter (gjennomsnittlig rente på fem års statsobligasjoner i perioden 1.10 – 30.9) med tillegg av 30 rentepunkter. Renten på ett av disse gjeldsbrevene fornyes hvert år. Alle rentene betales etterskuddsvis per 31. desember. Lånet skulle opprinnelig nedbetales over 20 år fra og med år 2002. Løpetiden på lånet er senere forlenget slik at siste forfall er 2024. Første avdrag ble betalt 30. juni 2002.

Obligasjonslån

Utestående obligasjonslån per 31.12.2020 fordeler seg som følger:

- Lån pålydende MNOK 2 000, forfall 8. mai 2028, rente 4,45 prosent p.a.
- Lån pålydende MEUR 300, forfall 20. mars 2021, rente 1,75 prosent p.a.
- Lån pålydende MEUR 300, forfall 29. april 2025, rente 1,00 prosent p.a.
- Lån pålydende MEUR 500, forfall 9. februar 2027, rente 1,25 prosent p.a.
- Lån pålydende MNOK 1 000, forfall 29. april 2026, rente NIBOR pluss 1,20 prosent p.a.
- Lån pålydende MNOK 1 000, forfall 29. april 2031, rente 2,38 prosent p.a.
- Lån pålydende MEUR 500, forfall 1. oktober 2030, rente 0,75 prosent p.a.

Banklån

Utestående banklån i Avinor AS per 31.12.2020 fordeler seg som følger:

- Lån pålydende MNOK 1 500 i Den Nordiske Investeringsbank (NIB), utbetalt i desember 2011 med 20 års løpetid og 8 års avdragsfrihet.
- Lån pålydende MNOK 1 525,3 i Den Europeiske Investeringsbanken (EIB), utbetalt i juni 2012 med 16 års løpetid og 4,5 års avdragsfrihet.
- Lån pålydende MNOK 1 000 i NIB, utbetalt i november 2015 med 20 års løpetid og 8 års avdragsfrihet.
- Lån pålydende MNOK 1 899,9 i EIB, utbetalt i april 2016 med 12 års løpetid og 3 års avdragsfrihet.

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

Sertifikatlån

Avinor AS har ikke utestående sertifikatlån per 31. desember 2020.

Trekkrettighet

Konsernet har utnyttet trekkrettighet i bank på MNOK 4 000 til flytende rente, med utløp i 2024.

Videre har konsernet utnyttet trekkrettighet i bank på MNOK 600 til flytende rente under gjeldende hovedbankavtale

NOTE 15 Annen egenkapital ikke resultatført

Beløp i MNOK

AVINOR AS

	PENSJONER	SIKRING	SUM
Balanseført verdi 01.01.2019	-1 009,0	48,0	-960,9
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	378,5	0,0	378,5
Skatteeffekt	-83,3	0,0	-83,3
Verdiendring kontantstrømsikring	0,0	251,3	251,3
Skatteeffekt	0,0	-55,3	-55,3
Balanseført verdi 31.12.2019	-713,8	244,0	-469,7
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-935,8	0,0	-935,8
Skatteeffekt	205,9	0,0	205,9
Verdiendring kontantstrømsikring	0,0	-210,5	-210,5
Skatteeffekt	0,0	46,3	46,3
Balanseført verdi 31.12.2020	-1 443,8	79,8	-1 363,9

AVINOR KONSERN

	PENSJONER	SIKRING	SUM
Balanseført verdi 01.01.2019	-1 555,2	48,0	-1 507,4
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	544,6	0,0	544,6
Skatteeffekt	-119,8	0,0	-119,8
Verdiendring kontantstrømsikring	0,0	251,3	251,3
Skatteeffekt	0,0	-55,3	-55,3
Balanseført verdi 31.12.2019	-1 130,4	244,0	-886,6
Aktuarielle gevinster/(tap) på pensjoner	-1 542,4	0,0	-1 542,4
Skatteeffekt	338,3	0,0	338,3
Verdiendring kontantstrømsikring	0,0	-210,5	-210,5
Skatteeffekt	0,0	46,3	46,3
Balanseført verdi 31.12.2020	-2 334,5	79,8	-2 254,9

NOTE 16 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 henførbare til tidligere tjenester innebærer en planendring som er en kostnad ved tidligere perioders pensjonsopptjening. Negativ kostnad oppstår når ytelsene endres slik at nåverdien av den ytelsesbaserte pensjonsordningen reduseres. Planendringer føres i resultatregnskapet 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 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 21.

Negativt estimatavvik i 2020 (MNOK 1 542,4 i konsern og MNOK 935,8 i mor) skyldes endring i de økonomiske og actuarielle forutsetningene.

Gavepensjon

Konsernet benytter gavepensjon som et virkemiddel for medarbeidere som vurderer å gå av med pensjon tidlig. Årets kostnad knyttet til disse ordningene utgjør MNOK 92,1 for konsern og MNOK 68,0 for mor. Total forpliktelse knyttet til gavepensjon 31. desember 2020 utgjør MNOK 95,4 for konsern og MNOK 74,8 for mor. Ordningen er finansiert over drift (usikret) og inngår i den ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsen som er spesifisert i tabellene nedenfor.

Pensjonsmidler

Pensjonsordningen i Statens Pensjonskasse er ikke direkte fondsbasert. Utbetalingen av pensjoner er garantert av den norske stat (pensjonslovens §1). Det blir simulert en forvaltning av tildelte pensjonsmidler («fiktivt fond») som om disse midlene er plassert i langsiktige statsobligasjoner. Ca 15 prosent av pensjonsmidlene i Avinor Flysikring AS og ca 10 prosent av pensjonsmidlene i Avinor AS er simulert som om midlere var plassert i Statens Pensjonsfond Utland. Pensjonsordningen kan ikke flyttes på samme måte som en privat pensjonsordning og det forutsettes at pensjonsordningen videreføres i SPK. I simulering legges det til grunn at obligasjonene holdes til tidspunkt for utløp. Pensjonsmidlene verdsettes derfor til pålydende pluss avkastning.

Netto pensjonsforpliktelse

Netto pensjonsforpliktelse er fastsatt basert på aktuarberegninger som bygger på forutsetninger blant annet knyttet til diskonteringsrente, fremtidig lønnsvekst, pensjonsreguleringer, samt demografiske forhold om uførhet og dødelighet. Forutsetningene fastsettes basert på observerbare markedspriser og historisk utvikling i selskapet og samfunnet for øvrig. Endringer i forutsetningene vil ha betydelige effekter på den beregnede pensjonsforpliktelse-/kostnad.

INNSKUDDSPENSJON

En innskuddsordning er en ordning hvor arbeidsgiver forplikter seg til å innbetale en avtalt premie til ordningen og hvor premiebetalingene kostnadsføres løpende. Innskuddet utgjør en prosentsats av lønn fra første krone til 12 G. Arbeidsgiver har ingen forpliktelser utover de løpende innskuddene.

NÆRMERE OM ORDNINGEN FOR 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 2021 vil være 2,5 prosent (uendret fra 2020) av et lønnsgrunnlag som er nærmere definert i ordningens vedtekter.

PENSJONSKOSTNAD

	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Årets pensjonskostnad er beregnet som følger:				
Kostnader ved inneværende periodes innskuddspensjoner og privat AFP	53,3	49,3	157,7	138,5
Kostnader ved inneværende periodes pensjonsopptjening	225,9	181,9	301,0	241,8
Planendring inkl avkorting/oppgjør	0,0	-214,4	0,0	-75,9
Rentekostnad	126,8	145,5	219,2	247,5
Avkastning på pensjonsmidlene	-89,3	-97,3	-142,6	-154,4
Ansattes 2 prosent innskudd	-18,4	-19,3	-21,9	-22,3
Administrasjonskostnader	4,4	4,4	5,3	5,3
Arbeidsgiveravgift	45,3	-0,6	75,7	45,9
Årets pensjonskostnad (note 5, 8)	348,0	49,5	594,4	426,5

NETTO PENSJONSFORPLIKTELSE YTELSESPENSJON

Risikotabellen K2013 anvendes for død og levealder, mens risikotabellen for uføre er basert på risikotabellen K1963*200.

ALDER	FORVENTET LEVEALDER		DØDSSANNSYNLIGHET		UFØRESANNSYNLIGHET	
	MANN	KVINNE	MANN	KVINNE	MANN	KVINNE
20	81	85	0,023 %	0,009 %	0,115 %	0,172 %
40	82	86	0,058 %	0,034 %	0,264 %	0,524 %
60	84	87	0,428 %	0,288 %	1,406 %	2,404 %
80	89	91	4,304 %	2,947 %	IA	IA

PENSJONSFORPLIKTELSER OG PENSJONSMIDLER

AVINOR AS

	2020			2019		
	SIKRET	USIKRET	SUM	SIKRET	USIKRET	SUM
Endring brutto pensjonsforpliktelse:						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	5 949,4	98,0	6 047,4	6 431,7	28,7	6 460,3
Reklassifisering av forpliktelse gavepensjon 1.1.	0,0	13,4	13,4			
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptj.	141,8	70,1	211,9	178,0	8,4	186,4
Planendringer inkl avkorting/oppgjør	0,0	0,0	0,0	-214,4	0,0	-214,4
Rentekostnad	125,3	1,5	126,8	145,2	0,3	145,5
Aktuariell gevinst og tap	750,6	8,2	758,8	-336,7	-6,0	-342,7
Utbetaling pensjon	-187,0	-7,9	-194,9	-185,5	-2,3	-187,8
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	6 780,1	183,3	6 963,5	6 018,2	29,2	6 047,4
Endringer brutto pensjonsmidler:						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	4 271,8	0,0	4 271,8	4 012,1	0,0	4 012,1
Avkastning på pensjonsmidler	89,3	0,0	89,3	97,3	0,0	97,3
Premieinnbetalinger	183,7	0,0	183,7	358,9	0,0	358,9
Aktuarielle gevinster og tap	-61,3	0,0	-61,3	-11,0	0,0	-11,0
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	-187,0	0,0	-187,0	-185,5	0,0	-185,5
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	4 296,5	0,0	4 296,5	4 271,8	0,0	4 271,8
Netto pensjonsforpliktelse	2 483,6	183,3	2 666,9	1 746,4	29,2	1 775,5
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	344,9	25,9	370,7	235,3	9,8	245,2
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	2 828,5	209,2	3 037,7	1 981,7	39,0	2 020,7
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	91,0	0,0	91,0	72,9	0,0	72,9
Forventet premiebetaling neste år	230,6	0,0	230,6	306,2	0,0	306,2
Forventet utbetaling neste år	-191,1	0,0	-191,1	-186,8	0,0	-186,8

AVINOR KONSERN

	2020			2019		
	SIKRET	USIKRET	SUM	SIKRET	USIKRET	SUM
Endring brutto pensjonsforpliktelse:						
Pensjonsforpliktelse 1.1.	9 880,3	406,2	10 286,5	10 358,2	286,8	10 645,0
Reklassifisering av forpliktelse gavepensjon 1.1.	0,0	16,9	16,9	0,0	0,0	0,0
Kostnad inneværende periodes pensjonsopptj.	175,1	109,3	284,4	221,8	25,4	247,1
Planendringer inkl avkorting/oppgjør	0,0	0,0	0,0	-171,8	95,9	-75,9
Rentekostnad	211,1	8,1	219,2	240,7	6,8	247,5
Aktuariell gevinster og tap	1 199,8	56,0	1 255,9	-527,9	-6,6	-534,4
Utbetaling pensjon	-248,6	-14,0	-262,6	-240,6	-2,3	-242,9
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	11 217,8	582,5	11 800,3	9 880,3	406,2	10 286,4
Endringer brutto pensjonsmidler:						
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	6 797,8	0,0	6 797,8	6 578,3	0,0	6 578,3
Avkastning på pensjonsmidler	142,6	0,0	142,6	154,4	0,0	154,4
Premieinnbetalinger	271,3	0,0	271,3	358,1	0,0	358,1
Aktuarielle gevinster og tap	-98,0	0,0	-98,0	-52,3	0,0	-52,3
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	-248,6	0,0	-248,6	-240,6	0,0	-240,6
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	6 865,0	0,0	6 865,0	6 797,8	0,0	6 797,8
Netto pensjonsforpliktelse	4 352,8	582,5	4 935,2	3 082,5	406,2	3 488,7
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	604,2	81,5	685,7	431,6	52,5	484,1
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	4 957,0	663,9	5 621,0	3 514,1	458,7	3 972,8
Faktisk avkastning pensjonsmidler foregående år	170,0	0,0	170,0	108,9	0,0	108,9
Forventet premiebetaling neste år	250,6	0,0	250,6	423,2	0,0	423,2
Forventet utbetaling neste år	-256,9	0,0	-256,9	-247,3	0,0	-247,3

Endringer i forpliktelsen

	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Endringer i forpliktelsen:				
Netto pensjonsforpliktelse 1.1	1 775,5	2 448,3	3 488,7	4 066,7
Reklassifisering av forpliktelse gavepensjon 1.1.	13,4	0,0	16,9	0,0
Resultatført pensjonskostnad (ekskl. pensjonstrekk)	249,6	20,1	361,0	264,4
Premiebetalinger (ekskl adm kostnader)	-188,2	-363,3	-276,5	-363,3
Administrasjonskostnader	4,4	4,4	5,3	5,3
Utbetaling - usikrede ordninger	-7,9	-2,3	-14,0	-2,3
Estimatavvik mot utvidet resultat	820,1	-331,7	1 353,9	-482,1
Gevinst ved realisasjon	0,0	0,0	0,0	0,0
Netto pensjonsforpliktelse 31.12	2 666,9	1 775,5	4 935,2	3 488,7
Aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse:				
Estimatavvik	820,1	-331,7	1 353,9	-482,1
Arbeidsgiveravgift på avvik	115,7	-46,8	188,5	-62,5
Sum aktuarielle gevinster/tap på pensjonsforpliktelse	935,8	-378,5	1 542,4	-544,6

Ved beregning av pensjonskostnad og netto pensjonsforpliktelse er en rekke forutsetninger lagt til grunn. Diskonteringsrenten er fastsatt basert på markedet for obligasjoner med fortrinnsrett (OMF).

Den veide gjennomsnittlige durasjon på pensjonsforpliktelsen er 24 år for konsern og 21 år for Avinor AS. Lønnsøkning og pensjonsregulering er basert på siste oppdaterte veiledning fra Norsk Regnskapsstiftelse.

	2020	2019
Diskonteringsrente	1,70 %	2,30 %
Lønnsvekst i prosent	2,25 %	2,25 %
Pensjonsregulering i prosent	1,25 %	1,25 %
AFP-uttak	15,00 %	15,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate under 50	3,00 %	3,00 %
Gjennomsnittlig fratredelsesrate over 50	0,20 %	0,20 %

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

Premiefastsettelse ytelse

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

Sensitiviteter til pensjonsforpliktelsen

ENDRING I FORPLIKTELSE SOM FØLGE AV ETT PROSENTPOENG ENDRING I FORUTSETNINGER.	2020		2020	
	+1	-1	+1	-1
Diskonteringsrente	-2 071	2 781	-1 737	2 318
Lønnsvekst	458	-420	401	-367
Pensjonsregulering	2 232	-1 732	1 863	-1 445

NOTE 17 Annen avsetning for forpliktelser

Beløp i MNOK

En avsetning regnskapsføres når konsernet har en forpliktelse (rettslig eller selvpålagt) som følge av en tidligere hendelse, der det er sannsynlig (mer sannsynlig enn ikke) at det vil skje et økonomisk oppgjør som følge av denne forpliktelsen og beløpets størrelse kan måles pålitelig. Hvis effekten er betydelig, beregnes avsetningen ved å neddiskontere forventede fremtidige kontantstrømmer med en diskonteringsrente før skatt som reflekterer markedets prissetting av tidsverdien av penger og, hvis relevant, risikoer spesifikt knyttet til forpliktelsen.

AVINOR AS	SLUTTAVTALER	MILJØ	ANNET	SUM
Balanse 1. januar 2019	0,0	166,8	1,2	168,0
Avsatt	27,0	871,2	0,0	898,2
Reversert	0,0	0,0	0,0	0,0
Benyttet	0,0	-10,7	-0,5	-11,2
Balanse 31. desember 2019	27,0	1 027,3	0,7	1 054,9
Andel kortsiktig	12,9	0,0	0,3	13,1
Andel langsiktig	14,1	1 027,3	0,4	1 041,8
Balanse 1. januar.2020	27,0	1 027,3	0,7	1 054,9
Reklassifisering gavepensjon	-15,3	0,0	0,0	-15,3
Avsatt	13,1	0,0	0,0	13,1
Reversert	0,0	0,0	0,0	0,0
Benyttet	-13,7	-20,0	-0,7	-34,4
Balanse 31. desember.2020	11,0	1 007,3	0,0	1 018,3
Andel kortsiktig	11,0	0,0	0,0	11,0
Andel langsiktig	0,0	1 007,3	0,0	1 007,3
AVINOR KONSERN	SLUTTAVTALER	MILJØ	ANNET	SUM
Balanse 1. januar 2019	13,9	168,9	1,2	184,0
Avsatt	69,1	871,2	0,0	940,3
Reversert	0,0	0,0	0,0	0,0
Benyttet	-8,8	-10,7	-0,5	-20,0
Balanse 31. desember 2019	74,2	1 029,4	0,7	1 104,3
Andel kortsiktig	38,2	0,0	0,2	38,3
Andel langsiktig	36,1	1 029,4	0,5	1 065,9
Balanse 1. januar.2020	74,2	1 029,4	0,7	1 104,3
Reklassifisering gavepensjon	-39,5	0,0	0,0	-39,5
Avsatt	18,3	0,0	0,0	18,3
Reversert	0,0	0,0	0,0	0,0
Benyttet	-35,4	-20,0	-0,7	-56,2
Balanse 31. desember.2020	17,5	1 009,4	0,0	1 026,9
Andel kortsiktig	16,6	0,0	0,0	16,6
Andel langsiktig	0,9	1 009,4	0,0	1 010,3

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

Gavepensjoner reklassifisert til pensjonsforpliktelse fra og med 2020, se også note 16.

Sluttavtale flygeledere

Det er inngått avtale med enkeltpersoner om 72 prosent av normal lønn i perioden 60–62 år.

Etter det vil de gå over i ordinære pensjonsordninger.

Andre sluttavtaler

Dette omfatter frivillige sluttpakker i samsvar med konsernets omstillingspolicy.

Miljø

Det er avsatt for undersøkelser og kartlegging, samt håndtering av forurenset grunn. Se også note 21.

NOTE 18 Annen kortsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Gjeld til selskap i samme konsern	1 579,6	1 198,0	0,0	0,0
Påløpte lønnsrelaterte kostnader (inkl feriepenger)	218,1	238,1	352,9	409,4
Påløpte drifts- og investeringskostnader	229,8	368,9	308,6	415,5
Påløpte rentekostnader	326,6	300,7	326,6	300,7
Forskudd fra kunder	172,9	164,0	197,3	184,8
Øvrig kortsiktig gjeld	24,4	14,1	24,9	14,9
Sum	2 551,4	2 283,8	1 210,4	1 325,4

NOTE 19 Datterselskap

Beløp i MNOK

KONSERN

Konsernregnskapet inkluderer Avinor AS og selskaper som Avinor AS har kontroll over. Kontroll over en enhet oppstår når konsernets er utsatt for variabilitet i avkastningen fra enheten og har evnen til å påvirke denne avkastningen gjennom sin makt over enheten. Datterselskaper konsolideres fra dagen kontroll oppstår og dekonsolideres når kontroll opphører.

Avinor AS eier per 31. desember 2020 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 er inkludert i det konsoliderte regnskapet for 2020:

DIREKTE EIDE	HJEMLAND	FORRETNINGS-KONTOR	HØVED-VIRKSOMHET	EIER-/STEMMEANDE	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2020	RESULTAT 2020
Svalbard Lufthavn AS	Norge	Longyearbyen	Flyplassdrift	100 %	104,3	138,4	-1,8
Avinor Flysikring AS	Norge	Oslo	Flysikringsstj.	100 %	967,2	174,8	-322,7
Avinor Utvikling AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	670,0	1 116,6	3,4
Sjømatterterminalen AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	22,2	20,1	0,1
Sum					1 763,7	1 450,0	-321,0

INDIREKTE EIDE	HJEMLAND	FORRETNINGS-KONTOR	HØVED-VIRKSOMHET	EIER-/STEMMEANDE	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2020	RESULTAT 2020
Flesland Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	108,0	164,4	8,0
Værnes Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	132,8	117,9	2,4
Sola Hotel Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	86,7	138,8	9,0
Hell Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	24,6	19,4	0,3
Hotell Østre AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	171,2	310,3	11,2
Flyporten AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	61,7	120,7	12,5
Sum					585,1	871,5	43,3

Se note 11 for nedskrivningstest av Flysikring som kontantgenererende enhet. Basert på foretatt nedskrivningstest foreligger det ikke nedskrivningsbehov for aksjene i Avinor Flysikring AS, ettersom beregnet bruksverdi av sysselsatt kapital fratrukket netto rentebærende gjeld overstiger bokført verdi av investeringen for Avinor AS.

I generalforsamlinger som avholdes i 2021 er det foreslått at datterselskapene Avinor Utvikling AS og Sjømatterterminalen AS overfører konsernbidrag på totalt MNOK 649,5 til Avinor AS, basert på reviderte regnskap for 2020. Avinor AS gir konsernbidrag på MNOK 450 til Avinor Flysikring AS.

Datterselskap inkludert i det konsoliderte regnskapet for 2019:

DIREKTE EIDE	HJEMLAND	FORRETNINGS-KONTOR	HOVED-VIRKSOMHET	EIER-/STEMMEANDE	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2019	RESULTAT 2019
Svalbard Lufthavn AS	Norge	Longyearbyen	Flyplassdrift	100 %	104,3	154,5	13,3
Avinor Flysikring AS	Norge	Oslo	Flysikringsstj.	100 %	367,2	357,5	-77,3
Avinor Utvikling AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	670,0	1 113,2	7,4
Sjømatterterminalen AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	21,5	19,3	-0,7
Sum					1 163,0	1 644,5	-57,3

INDIREKTE EIDE	HJEMLAND	FORRETNINGS-KONTOR	HOVED-VIRKSOMHET	EIER-/STEMMEANDE	BOKFØRT VERDI	EGENKAPITAL 31.12.2019	RESULTAT 2019
Flesland Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	108,0	156,4	8,6
Værnes Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	132,8	115,5	6,4
Sola Hotel Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	86,7	129,2	10,5
Hell Eiendom AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	24,6	19,1	0,3
Hotell Østre AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	171,2	299,1	34,1
Flyporten AS	Norge	Oslo	Eiendom	100 %	61,7	108,2	12,5
Sum					585,1	827,5	72,4

NOTE 20 Aksjekapital, aksjonærinformasjon og utbytte

Beløp i MNOK

AKSJEKAPITAL

Aksjekapitalen i Avinor AS består av 540 010 ordinære aksjer pålydende MNOK 0,01. Total aksjekapital er MNOK 5 400,1.

AKSJONÆRER

Samtlige aksjer eies av staten ved Samferdselsdepartementet.

UTBYTTE

Utbyttebetalinger til selskapets aksjonærer klassifiseres som gjeld når utbyttet er fastsatt av generalforsamlingen.

Selskapet har betalt ut følgende utbytte på ordinære aksjer.

	2020	2019
NOK 1 083,1 per aksje i 2018	0,0	584,9
Sum	0,0	584,9

Det er ikke foreslått til generalforsamlingen å betale ut utbytte for 2020.

NOTE 21 Betingede utfall og usikre forpliktelser

Brann på Stavanger lufthavn

Parkeringshuset på Stavanger Lufthavn ble skadet i brann 7. januar 2020. Skadene er omfattet av Avinors forsikringsordninger og parkeringshuset var fullverdiforsikret. Kartlegging av skadeomfanget samt dialogen med forsikrings-selskap pågår. De endelige økonomiske og regnskapsmessige konsekvensene av brannen vil ikke være kjent før skadeomfanget er ferdig kartlagt og forsikringsoppgjøret er avsluttet.

I årsregnskapet for 2020 er det foretatt en nedskrivning av eiendelene som anses tapt som følge av brannen basert på kartleggingen som er gjennomført. Nedskrivningen per 31. desember 2020 utgjør MNOK 176,1. Videre er det foretatt en avsetning for forventende riveutgifter på MNOK 20. Avinor har mottatt foreløpig forsikringsoppgjør som fullt ut dekker disse kostnadene. Mottatt forsikringsoppgjør er presentert som en reduksjon av nedskrivningen på MNOK 176,1 og avsatte riveutgifter på MNOK 20,0 i resultatregnskapet.

Forsvarets flystasjoner

Stortinget besluttet i 2012 at Bodø hovedflystasjon skal nedlegges, mens Evenes skal bli fremskutt base for kampfly i nord. Bodø skal fungere som framskutt base etter nedleggelse av Bodø hovedflystasjon, fram til nytt kampfly er innført og har overtatt beredskapsoppgavene som dagens kampfly i dag har, fra og med 1. januar 2022. Kostnadsbildet vil også kunne påvirkes av bygging av en ny lufthavn i Bodø som er med i Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårs periode.

Stortinget vedtok 15. november 2016 at Andøya militære flystasjon skal legges ned når dagens P-3 Orion overvåkningsfly utfases og at det skal etableres en hovedbase for overvåking/fremskutt base for kampfly på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, estimert til 2022. Dette vil innebære endringer i driftsansvaret ved Andøya lufthavn. Endring i driftsansvar innebærer at Forsvaret ikke lengre er flyplassansvarlig og flyplassoperatør. Dette medfører at flyplassdriften må ivaretas av en annen aktør, og da en aktør innen sivil luftfart. Konsekvensen er at det selskapet som får driftsansvaret, også får ansvar for alle inntekter og kostnader. Noe som medfører risiko for økt underskudd, og med det økt kostnadsmessig belastning på aktørene innen sivil luftfart. Det er stor sannsynlighet for at det er Avinor som blir pålagt dette driftsansvaret, med tilhørende konsekvenser.

Ytre miljø

I henhold til samlepålegg fra Miljødirektoratet er det gjennomført en foreløpig kartlegging av mulige miljøforpliktelser knyttet til

PFAS – forurensning (brannskum) på Avinors lufthavner (unntatt Evenes lufthavn, Kristiansand lufthavn, Oslo lufthavn og Svalbard lufthavn hvor det allerede er pågående saker).

PFAS er fluor organiske forbindelser som tidligere var tilsatt brannskum og som er spredt til grunn på lufthavnene hvor de nå lekker ut til omkringliggende naturmiljø. Disse forurensningene utgjør risiko for skade på lokalt naturmiljø og menneskelig helse. Norge har forpliktet seg internasjonalt til å redusere utslipp og utlekking av disse forbindelsene. Det er konstatert oppryddingsansvar på 24 lokaliteter på 22 lufthavner. Avsetningen er basert på bortgravning av forurenset grunn, transport og deponering på godkjent deponi. I tillegg er det lagt på en usikkerhet pga. manglende avgrensning av forurensningene, og et påslag for videre kartlegging, planlegging og rigg. Avsetningen er beregnet basert på en vurdering av hver enkelt lufthavn inkludert omfang, kostnad knyttet til opprydding, påvirkning på omgivelsene samt drift og rigg. I beregningene er det også vurdert hva tilsvarende, sammenlignbare oppryddinger foretatt andre steder har kostet samt hvilken usikkerhet som ligger i beregningene. I februar 2020 mottok Avinor et oppfølgingsbrev fra Miljødirektoratet. Brevet understøttet de vurderinger som Avinor hadde lagt til grunn ved beregning av avsetningsbehovet. Miljødirektoratet har signalisert at de vil begynne med å pålegge opprydding på 14 lokaliteter i løpet av 7 år i perioden 2022–2030. Se også note 17.

Pensjoner

Ny lov om offentlig tjenstepensjonsordning, med ikrafttredelse 1. januar 2020, ble vedtatt av Stortinget i juni 2019. Ny lov inneholder ikke bestemmelser om ny AFP-ordning eller fullstendige regler for særalderspensjon. Fullstendige regnskapsmessige effekter av ny lov kan derfor ikke beregnes før endelige regler er vedtatt. Se note 16 for nærmere opplysninger om regnskapsmessig behandling av pensjoner.

Hele konsernet er fra og med 2019 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 22 Forpliktelseser

Beløp i MNOK

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

Inngåtte forpliktelseser er som følger:

	AVINOR AS		AVIOR KONSERN	
	2020	2019	2020	2019
Varige driftsmidler	834,1	1 361,7	2 396,3	1 719,4
Sum	834,1	1 361,7	2 396,3	1 719,4

NOTE 23 Nærstående

Beløp i MNOK

Samferdselsdepartementet

Som eier av Avinor AS er staten ved Samferdselsdepartementet en nærstående part. Avinor konsernet har et langsiktig lån fra Staten.

Samferdselsdepartementet har overordnet myndighet knyttet til strukturen på flyplassnettet og luftfartsavgiftene. En eventuell nedleggelse av en lufthavn eller andre vesentlige endringer i lufthavnstrukturen skal forelegges Samferdselsdepartementet. Endelig avgjørelse tas av Stortinget. Takstregulativet, som bestemmer satser på luftfartsavgifter, skal godkjennes av Samferdselsdepartementet.

Konsernselskap

Mellomværende med selskap i samme konsern.

Mellomværender er oppgitt før effekter av konsernbidrag og utbytter som gis innad i konsernet.

AVINOR AS PER 31.12.2020

	SVALBARD LUFTHAVN AS	AVINOR FLYSIKRING AS	SJØMAT- TERMINALEN AS	AVINOR UTVIKLING AS	FLESLAND EIENDOM AS	VÆRNES EIENDOM AS
Lån til foretak i samme konsern	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25,0
Fordringer	17,6	533,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Sum	117,6	533,3	0,0	0,0	0,0	25,0
Annen kortsiktig gjeld	33,7	811,2	0,9	532,4	52,9	1,0
Sum	33,7	811,2	0,9	532,4	52,9	1,0

AVINOR AS PER 31.12.2020 FORTS.

	SOLA HOTEL EIENDOM AS	HELL EIENDOM AS	HOTELL ØSTRE AS	FLYPORTEN AS	SUM
Lån til foretak i samme konsern	5,0	0,0	100,0	0,0	230,0
Fordringer	0,0	0,2	0,2	0,2	551,5
Sum	5,0	0,2	100,2	0,2	781,5
Annen kortsiktig gjeld	8,7	18,1	67,6	53,0	1 579,6
Sum	8,7	18,1	67,6	53,0	1 579,6

AVINOR AS PER 31.12.2019

	SVALBARD LUFTHAVN AS	AVINOR FLYSIKRING AS	SJØMAT- TERMINALEN AS	AVINOR UTVIKLING AS	FLESLAND EIENDOM AS	VÆRNES EIENDOM AS
Lån til foretak i samme konsern	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	35,0
Fordringer	16,7	86,3	0,0	0,0		0,1
Sum	116,7	86,3	0,0	0,0	0,0	35,1
Annen kortsiktig gjeld	25,5	479,8	0,9	530,2	37,4	3,5
Sum	25,5	479,8	0,9	530,2	37,4	3,5

AVINOR AS PER 31.12.2019 FORTS.

	SOLA HOTEL EIENDOM AS	HELL EIENDOM AS	HOTELL ØSTRE AS	FLYPORTEN AS	SUM
Lån til foretak i samme konsern	15,0	0,0	0,0	0,0	150,0
Fordringer	0,1	0,1	1,7	0,1	104,9
Sum	15,1	0,1	1,7	0,1	254,9
Annen kortsiktig gjeld	9,9	17,7	56,5	36,6	1 197,9
Sum	9,9	17,7	56,5	36,6	1 197,9

NOTE 24 Hendelser etter balansedagen

Ny informasjon etter balansedagen om selskapets finansielle stilling på balansedagen er hensyntatt i årsregnskapet. Hendelser etter balansedagen som ikke påvirker selskapets finansielle stilling på balansedagen, men som vil påvirke selskapets finansielle stilling i fremtiden er opplyst om dersom dette er vesentlig.

Tilskudd fra staten

Den 29. januar 2021 la Regjeringen frem forslag om å bevilge tilskudd til Avinor på inntil MNOK 2 750 for første halvår i 2021. Dette er en del av regjeringens tiltakspakker for å avhjelpe virkningene koronapandemien har hatt på luftfartsbransjen.

Samferdselsdepartementet og Avinor er i tett dialog rundt størrelsen på, formen av og tidspunktet for tilskudd i de kommende årene. Avinor har, basert på forventede effekter av koronapandemien, signalisert et støttebehov i størrelsesorden MNOK 5 500 for 2021 og 2022. Se også note 11 vedrørende nedskrivningsvurderinger.

MNOK 1 050 ble den 29. mars 2021 utbetalt i Tilskudd fra staten for første kvartal 2021.

Rentenivå og pensjonsforpliktelse

Nåverdien av morselskapets og konsernets ytelsesbaserte pensjonsforpliktelser beregnes ved å diskontere estimerte fremtidige utbetalinger med renten på en obligasjon utstedt av et selskap med høy kredittverdighet. Endringer i denne forutsetningen som gir opphav til regnskapsmessig tap eller gevinst blir regnskapsført mot egenkapitalen i utvidet resultat den perioden de oppstår. Se også note 16 for ytterligere omtale av pensjoner.

Nåverdien av den ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsen har, som følge av endringer i rentenivået, blitt redusert i første kvartal 2021. Dette har for første kvartal 2021 hatt en positiv effekt på morselskapets og konsernets egenkapital via utvidet resultat på henholdsvis MNOK 288 og MNOK 553.

ERKLÆRING FRA STYRET OG KONSERNSJEF

Vi erklærer etter beste overbevisning at årsregnskapet for perioden 1. januar til 31. desember 2020 er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og at opplysningene i regnskapet gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet.

Vi erklærer også at årsberetningen gir en rettviseende oversikt over utviklingen, resultatet og stillingen til selskapet og konsernet, sammen med en beskrivelse av de mest sentrale risiko- og usikkerhets- faktorer selskapet og konsernet står overfor.

Oslo, 9. april 2021
Styret i Avinor AS



Anne Carine Tanum
Styrets leder



Ola H. Strand
Nestleder



Eli Skrøvset



Linda Bernander Silseth



Herlof Nilssen



Bjørn Tore Mikkelsen



Heidi Anette Sørum



Olav Aadal



Abraham Foss
Konsernsjef

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Til generalforsamlingen i Avinor AS

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Avinor AS som består av selskapsregnskap og konsernregnskap. Selskapsregnskapet og konsernregnskapet består av balanse per 31. desember 2020, resultatregnskap, oppstilling over utvidet resultat, oppstilling av endringer i egenkapital og kontantstrømpstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets finansielle stilling per 31. desember 2020, og av deres resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder de internasjonale revisjonsstandardene (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i avsnittet *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet i samsvar med de relevante etiske kravene i Norge knyttet til revisjon slik det kreves i lov og forskrift. Vi har også overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Sentrale forhold ved revisjonen

Sentrale forhold ved revisjonen er de forhold vi mener var av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet for 2020. Disse forholdene ble håndtert ved revisjonens utførelse og da vi dannet oss vår mening om årsregnskapet som helhet, og vi konkluderer ikke særskilt på disse forholdene. Vår beskrivelse av hvordan vi revisjonsmessig håndterte hvert forhold omtalt nedenfor, er gitt på den bakgrunnen.

Vi har også oppfylt våre forpliktelser beskrevet i avsnittet *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet* når det gjelder disse forholdene. Vår revisjon omfattet følgende handlinger utformet for å håndtere vår vurdering av risiko for vesentlige feil i årsregnskapet. Resultatet av våre revisjonshandlinger, inkludert handlingene rettet mot forholdene omtalt nedenfor, utgjør grunnlaget for vår konklusjon på revisjonen av årsregnskapet.

Pensjoner

Morselskapet og konsernet hadde ved utgangen av regnskapsåret brutto pensjonsforpliktelse på henholdsvis kr 6 964 millioner og kr 11 800 millioner. Verdsettelsen av pensjonsforpliktelsene krever betydelig grad av skjønn og teknisk kompetanse, herunder bruk av eksterne aktuar ved beregning av forpliktelsene. Mindre endringer i de viktigste forutsetningene som benyttes i verdsettelsen av pensjonsforpliktelsene som lønnsvekst, diskonteringsrente, 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.

Vår revisjon av morselskapets og konsernets behandling av pensjoner har inkludert vurderinger av forutsetninger lagt til grunn ved beregning av pensjonsforpliktelsene, kontrollhandlinger rettet mot inndata



i beregningene, og vurdering av eksternt ekspertise som Avinor har benyttet til estimering av forpliktelsene.

Spesielt har vi:

- ▶ Kontrollert at forutsetninger knyttet til diskonteringsrente og dødelighet er basert på eksterne og offentlig tilgjengelige data fra Norsk Regnskapsstiftelse
- ▶ Sammenlignet forutsetninger knyttet til lønnsvekst mot konsernets historiske og forventede fremtidig utvikling
- ▶ Vurdert endringer i forutsetninger knyttet til uttak av avtalefestet pensjonsordning (AFP) og særaldersordning mot historisk informasjon og antatt fremtidig utvikling
- ▶ Vurdert grunnlaget for økning i pensjonsforpliktelser relatert til fremtidig pensjonsregulering og den regnskapsmessige behandlingen av denne endringen
- ▶ Vurdert bestand-data lagt til grunn ved beregning av pensjonsforpliktelsene
- ▶ Vurdert grunnlag og estimat for samordning mellom offentlig tjenestepensjon og folketrygden
- ▶ Evaluert kompetanse og objektivitet av konsernets eksterne aktuar
- ▶ Vurdert om regnskapsføring av pensjoner er i tråd med det aktuelle rammeverket for finansiell rapportering (IAS 19)

Det vises til note 16 i årsregnskapet for ytterligere informasjon.

Nedskrivningsvurderinger – varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

Reiserestriksjoner og andre samfunnsmessige tiltak som følge av Covid-19 pandemien har hatt betydelig negativ påvirkning på Avinors inntjening og lønnsomhet. Ledelsen har identifisert indikasjoner på verdifall på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler, og har foretatt 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, tilskudd fra staten, lufthavnsavgifter, driftskostnader, investeringer og diskonteringsrente. Som følge av omfanget av skjønsmessige vurderinger, usikkerhet i estimater og forutsetninger som benyttes i ledelsens modeller for gjenvinnbart beløp, har nedskrivningsvurderingene vært et sentralt forhold ved revisjonen.

Vi sammenlignet forutsetningene i kontantstrømmene mot ledelse- og styregodkjente prognoser, internasjonale tilgjengelige prognoser for flytrafikk utarbeidet av anerkjente bransjeorganisasjoner, og Avinors korrespondanse med Samferdselsdepartementet. Videre sammenlignet vi estimerte driftskostnader mot historiske data. Vi vurderte diskonteringsrenten mot eksternt informasjon om risikofri rente på statsobligasjoner, beta- og markedsrisikopremie for sektoren og justeringer for selskapsspesifikke faktorer. Vi etterregnet verdsettelsesmodellene og sammenliknet ledelsens beregninger for bruksverdi med eksternt verdsettelsesrapport av Avinor innhentet av selskapet fra uavhengig part. Vi etterregnet også ledelsens sensitivitetsanalyse.

Vi viser til note 2 for informasjon om estimatusikkerhet og note 11 om nedskrivningstester, forutsetninger og sensitivitetene ved endringer i vesentlige forutsetninger.

Øvrig informasjon

Øvrig informasjon omfatter informasjon i selskapets årsrapport bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Styret og konsernsjef (ledelsen) er ansvarlig for den øvrige informasjonen. Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke den øvrige informasjonen, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese den øvrige informasjonen med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen og årsregnskapet eller kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon. Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon, er vi pålagt å rapportere det. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.



Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet i samsvar med lov og forskrifter, herunder for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvike selskapet eller legge ned virksomheten, eller ikke har noe annet realistisk alternativ.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan skyldes misligheter eller feil og er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg

- ▶ identifiserer og anslår vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten det skyldes misligheter eller feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll;
- ▶ opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll;
- ▶ vurderer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimaterne og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige;
- ▶ konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape betydelig tvil om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det foreligger vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet. Hvis slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, må vi modifisere vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapets evne til fortsatt drift ikke lenger er til stede;
- ▶ vurderer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde;
- ▶ innhenter vi tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis vedrørende den finansielle informasjonen til enhetene eller forretningsområdene i konsernet for å kunne gi uttrykk for en mening om konsernregnskapet. Vi er ansvarlige for å fastsette strategien for, følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen, og vi har et udelt ansvar for konklusjonen på revisjonen av konsernregnskapet.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen, tidspunktet for vårt revisjonsarbeid og eventuelle vesentlige funn i vår revisjon, herunder vesentlige svakheter i den interne kontrollen som vi avdekker gjennom vårt arbeid.

Vi avgir en uttalelse til styret om at vi har etterlevd relevante etiske krav til uavhengighet, og kommuniserer med dem alle relasjoner og andre forhold som med rimelighet kan tenkes å kunne påvirke vår uavhengighet, og der det er relevant, om tilhørende forholdsregler.



Av de forholdene vi har kommunisert med styret, tar vi standpunkt til hvilke som var av størst betydning for revisjonen av regnskapet for den aktuelle perioden, og som derfor er sentrale forhold ved revisjonen. Vi beskriver disse forholdene i revisjonsberetningen med mindre lov eller forskrift hindrer offentliggjøring av forholdet, eller dersom vi, i ekstremt sjeldne tilfeller, beslutter at forholdet ikke skal omtales i beretningen siden de negative konsekvensene ved å gjøre dette med rimelighet må forventes å oppveie allmennhetens interesse av at forholdet blir omtalt.

Uttalelse om øvrige lovmessige krav

Konklusjon om årsberetningen og redegjørelsene om foretaksstyring og samfunnsansvar

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen og i redegjørelsene om foretaksstyring og samfunnsansvar om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til disponering av resultatet er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendige i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringskikk i Norge.

Oslo, 9. april 2021
ERNST & YOUNG AS

Trond Stian Nytveit
statsautorisert revisor

MER OM AVINOR

Kvartalsrapporter og årsrapporter

Avinor publiserer virksomhetsrapporter årlig og kvartalsvis. Kvartalsrapportene viser hovedtall og regnskap, samt en kortfattet beretning om finansielle forhold. Avinors kvartalsrapporter og årsrapporter er tilgjengelige på Avinors nettsider.

§10-planen

§10 i Avinors vedtekter sier at styret skal utarbeide en rapport til Samferdselsdepartementet om selskapets samlede virksomhet, som også inneholder planer for framtiden. Dokumentet er offentlig tilgjengelig og kalles §10-planen.

Avinor bidrar til nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk. Den legger grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv bruk av virkemidler og styrket samspill mellom transportformene. Infrastrukturen for luftfarten er en del av meldingen. NTP blir behandlet i Transport- og kommunikasjonskomitéen, som legger sin innstilling fram for Stortinget. NTP for perioden 2018-2029 ble behandlet i Stortinget våren 2017 og er å finne på www.ntp.dep.no.

Avinor eier 45 lufthavner, inklusive datterselskapet Svalbard lufthavn AS og Værøy heliport. Haugesund lufthavn er leid ut og Fagernes lufthavn skal selges i løpet av 2021. Dette nettverket binder Norge sammen - og Norge sammen med verden.

Avinor er en drivkraft i miljøarbeidet i luftfarten og en pådriver for å redusere de samlede klimagassutslippene fra norsk luftfart. Selskapet har en ledende rolle i arbeidet med utvikling og leveranse av biodrivstoff til fly og elektrifisering av luftfarten.

Totalt reiste 20 millioner passasjerer til, fra eller via Avinors lufthavner i 2020, en nedgang på 63 prosent sammenlignet med året før.

Avinor bidrar til at reisene gjennomføres på en sikker, effektiv og mest mulig miljøvennlig måte. 2858 medarbeidere har ansvar for å planlegge, bygge ut og drive et samlet lufthavn- og flysikringssystem. Avinor finansieres av brukerne, gjennom luftfartsavgifter og salg på lufthavnene.



AVINOR AS

Org.nr. 985 198 292

Dronning Eufemias gate 6

0191 Oslo

Postboks 150

2061 Gardermoen

avinor.no